Année 1950. — N° 27. Le Numéro : 5 francs. Mercredi 22 Mars 1950.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **300 fr.** ; ÉTRANGER : **850 fr.**
(Compte chèque postal: 9063 13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 28e SÉANCE

Séance du Mardi 21 Mars 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Renouvellement des commissions. — Affichage des candidatures.
3. — Réponse de M. le ministre des travaux publics à une question orale.
4. — Demande de déclaration de l'urgence d'une proposition de résolution.
5. — Réponse de M. le ministre des affaires étrangères à une question orale.
6. — Etats associés d'Indochine; affectation de crédits. — Déclaration de l'urgence d'une proposition de résolution; fixation de la date de la discussion.
7. — Marine marchande. — Discussion d'urgence d'une proposition; renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.
8. — Proclamation des membres des commissions.
9. — Incident.
10. — Dépôt d'un rapport.
11. — Dépôt d'un avis.
12. — Réglement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. FOURCADE

(La séance est ouverte à quinze heures quinze.)

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. La séance est ouverte.

Le procès-verbal de la séance du vendredi 17 mars a été affiché.

Il n'y a pas d'observation ?...

M. Darlan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Darlan pour une observation sur le procès-verbal.

M. Darlan. Mesdames, messieurs, prenant la parole après une intervention de mon camarade M. Charles Nignan, notre collègue Bichon déclarait, au cours de la séance du 17 mars:

« On semble politiser, une fois de plus, un débat qui ne devrait pas l'être. On entre dans des détails qui lui font perdre de sa grandeur et de sa valeur. Je vous rappelle qu'en 1948, M. Thévenin et moi-même avons déposé des propositions se rapportant à ce sujet, l'Assemblée unanime les a votées. Nous n'avons pas fait de considérations politiques, ni de démagogie de parti.

« Mon cher collègue M. Nignan — poursuivait M. Bichon — j'ai servi pendant très longtemps dans les unités de chez vous. Je vous assure que ceux pour qui nous parlons actuellement ne se sont pas battus pour un parti politique mais pour la France. C'est la France entière qui doit faire ce geste de reconnaissance, et non pas tel ou tel parti politique. » *(Applaudissements à gauche et au centre. — Interruptions à l'extrême gauche.)*

Je note en passant que nos collègues socialistes ont également applaudi, comme ils ont applaudi il y a quelques jours M. Chevance-Bertin, directeur du journal colonialiste *Climats.*

M. le président. Cela n'est pas une observation au procès-verbal, monsieur Darlan. Vous n'avez pas à interpréter les applaudissements de tel ou tel membre de cette Assemblée.

M. Darlan. Le *Journal officiel* m'attribue l'interruption suivante: « Ils se sont battus pour la France, et ils sont considérés comme des indésirables. » Ce n'est pas tout à fait exact. J'avais déclaré que précisément parce que les anciens combattants africains se sont battus pour la France que la situation d'infériorité qui leur est actuellement faite devient une injustice révoltante. *(Très bien! très bien! à l'extrême gauche.)*

J'ajoute que ceux qui cherchent à excuser l'injustice par des artifices de sentiment et le rappel hypocrite du sens civique ou du désintéressement de nos anciens combattants africains doivent apprendre, une fois pour toutes, que ceux-ci ne sont pas des mendiants. Ils ne quémandent rien; ils ne réclament que la justice et l'égalité avec leurs frères d'armes métropolitains.

M. Hamani Diori, député du Niger, demande vainement à tous les ministres qui se sont succédé depuis trois ans à la tête du département des territoires d'outre-mer, l'abrogation

de l'article 74 et l'extension outre-mer des autres dispositions de la loi du 31 mars 1919 et tous les textes subséquents. On lui oppose, chaque fois, un refus.

Mesdames, messieurs, les membres du rassemblement démocratique africain ne savent pas mentir: ils ne savent que dire la vérité, si brutale soit-elle.

Que ceux qui, dans cette Assemblée, cautionnent par des diversions l'injustice et l'illégalité, sachent que nous n'exprimons ici que les revendications très légitimes de nos mandants. Mais, s'ils en doutaient, je ne puis que leur donner rendez-vous en Afrique équatoriale française, où nous pourrions nous expliquer devant les anciens combattants. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Boubou Hama. Ils ne le feront jamais!

M. le président. Votre observation servira de rectification. Acte vous en est donné.

Il n'y a pas d'autre observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

RENOUVELLEMENT DES COMMISSIONS

Affichage des candidatures.

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination des membres des dix commissions générales, de la commission du règlement et des pétitions, de la commission de la comptabilité et de la commission d'instruction.

Conformément à l'article 24 du règlement, les listes de candidats établies après entente entre les groupes et déposées au secrétariat de l'Assemblée doivent être affichées une heure au moins avant la désignation des membres des commissions.

Il va être procédé à cet affichage.

En ce qui concerne la commission d'information, la conférence des délégués des groupes, qui s'est réunie vendredi dernier 17 mars, a décidé à l'unanimité de proposer d'ajourner la constitution de cette commission jusqu'à ce que soient vérifiés les pouvoirs de nos nouveaux collègues.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 3 —

REPONSE DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME A UNE QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse du Gouvernement à une question orale sans débat.

Je rappelle qu'aux termes de l'article 84 du règlement: « l'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes ».

M. Paul Catrice demande à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme quelle est, d'une manière générale, la position du Gouvernement de la République vis-à-vis de la question du Méditerranée-Niger et lui demande en particulier:

1° La position prise par le Gouvernement vis-à-vis de la prolongation éventuelle de la voie ferrée au delà d'Abadla;

2° Si son département estime que le développement des deux pistes transsahariennes, les progrès de l'aviation commerciale et en particulier, la possibilité d'utilisation d'avions-cargos, la situation actuelle des économies saharienne, soudanaise et nigérienne rendent cette prolongation souhaitable;

3° Quelle est la position des services du Méditerranée-Niger: *a*) vis-à-vis de l'Etat français; *b*) vis-à-vis des administrations de l'Algérie, du Maroc, du Soudan et du Niger; *c*) vis-à-vis de la Compagnie transsaharienne;

4° Quels sont les crédits envisagés pour 1950 et les proches années: *a*) pour une prolongation éventuelle de la voie ferrée et pour les services d'études; *b*) pour l'entretien de la piste Colomb-Béchar-Gao;

5° Enfin, quelle est la position de son département vis-à-vis de la piste El-Goléa-Niamey, qui paraîtrait préférable à beaucoup, quels sont les crédits envisagés pour cette piste en 1950 et dans les proches années et quelle est l'autorité responsable de cette piste.

La parole est à M. le ministre.

M. Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Messieurs les conseillers, sur la première question, dans l'exposé des motifs de l'ordonnance n° 45-026/81 du 2 novembre 1945, fixant l'organisation administrative et le régime financier du réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger, il est dit notamment: « Il appartiendra à la prochaine assemblée législative de fixer les nouvelles orientations qui apparaîtraient opportunes ». A ce jour, le Gouvernement n'a pas encore pris position sur le prolongement de la voie ferrée au delà d'Abadla.

Sur la deuxième question: automobile et aviation ont un domaine économique propre, mais le chemin de fer est encore le seul moyen d'effectuer, à bas prix, des transports de matières pondéreuses.

Sur la troisième question: la construction et l'exploitation du Méditerranée-Niger, sont assurées actuellement, pour le compte de l'Etat, par une administration unique, placée sous l'autorité du ministre des travaux publics et des transports, dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Vis-à-vis de l'administration de l'Algérie, du Maroc, du Soudan et du Niger, les services du Méditerranée-Niger, observent toutes les réglementations et les lois sur le travail, ainsi que toutes dispositions d'ordre public propres à chacun de ces territoires. Il est recommandé d'ailleurs à tous les services de travailler en collaboration très étroite avec les autorités régionales. En ce qui concerne la Compagnie générale transsaharienne, une faible participation au capital de cette compagnie a été autorisée par la loi de finances n° 47-475 du 8 août 1947.

Sur la quatrième question: aucun crédit n'a été demandé pour une prolongation éventuelle de la voie ferrée et pour les services d'études.

En ce qui concerne la piste de Colomb-Béchar-Gao dont l'administration du chemin de fer assure l'entretien avec la participation des autres ministères intéressés, les crédits demandés s'élèvent à 100 millions pour l'exercice 1950, et à 120 millions pour l'exercice 1951.

Enfin, sur la cinquième et dernière question: la piste El Goléa-Niamey ne relève pas du ministère des travaux publics. Cette piste intéresse Alger et la région d'Alger, tandis que la piste transsaharienne n° 2 de Colomb-Béchar à Gao, très facille de parcours, intéresse surtout l'Oranie et le Maroc.

M. le président. La parole est à M. Catrice.

M. Paul Catrice. Monsieur le ministre, je voudrais d'abord vous remercier d'avoir bien voulu venir jusqu'à Versailles malgré vos multiples occupations et aussi malgré votre grand deuil, puis de nous avoir donné des précisions sur la position du Gouvernement vis-à-vis du Méditerranée-Niger.

Je n'ignorais pas, monsieur le ministre, l'ordonnance 45-2681 du 2 novembre 1945 et le texte que vous venez de citer dans l'exposé des motifs: « Il appartiendra à la prochaine assemblée législative de fixer, s'il y a lieu, les nouvelles orientations qui apparaîtraient opportunes » Mais ayant eu l'occasion récemment de parcourir moi-même les pistes transsahariennes, aussi bien en camion qu'en avion, j'ai entendu très souvent parler d'une éventuelle décision, qui aurait été prise, disait-on, de prolonger le chemin de fer qui va actuellement à Abadla jusqu'à Atar. Ces affirmations donnaient lieu, d'ailleurs, à autant d'approbations que de critiques car si le Méditerranée-Niger, qui est l'actuelle dénomination officielle de l'ex-transsaharien, rencontre beaucoup de partisans, il ne rencontre pas moins d'adversaires acharnés.

Je voudrais surtout me permettre, monsieur le ministre, de rappeler une résolution adoptée par notre Assemblée le 24 novembre dernier sur la proposition et le rapport de notre honorable collègue, M. Jacobson, président de la commission du plan.

Cette résolution est ainsi libellée: « L'Assemblée de l'Union française invite le Gouvernement:

« 1° A poursuivre l'étude minutieuse de l'ensemble du dispositif des communications des territoires, départements et pays d'outre-mer, avec l'objet de déterminer, dans tous les cas, le transport dans les meilleures conditions de prix, de délai, de qualité.

« Et, à cette fin, de choisir à l'avance, pour chaque parcours, le ou les moyens les plus adéquats, fer, route ou rail en assurant la coordination rationnelle et souvent la coopération de plusieurs moyens;

« D'éviter certaines superpositions de moyens, notamment du fer et de la route, à moins qu'ils ne soient dûment justifiés par les cas d'espèce en cause, etc... »

Or, monsieur le ministre, j'ai souvent eu l'occasion de remarquer que le chemin de fer et la route, pour le trafic très minime qui pouvait se présenter dans les régions saharienne et soudanaise, pourraient et devraient se faire concurrence, d'autant que va se développer de plus en plus le trafic des avions-cargos ou des navires aériens auxquels le journal *Le Monde* consacrait le 28 février dernier, une page très intéressante.

Vous venez de dire, monsieur le ministre, que le chemin de fer restait jusqu'à nouvel ordre, le moyen de transport idéal pour les matières pondéreuses. Cela est exact sans doute pour le Sud marocain, pour la région de Kenadza ou peut-être en partie pour la région d'Abadla, qui connaît actuellement un grand développement agricole et dont la richesse minière est sérieusement étudiée. Mais cela ne semble pas exact pour les autres régions du Sud algérien ou du Nord du Niger comme du Nord du Soudan français. Il est assez paradoxal, sinon puéril, de dire que les « riches oasis » du Sahara pourraient apporter au chemin de fer un trafic pondéreux suffisant.

On a donné jusqu'à présent à la nécessité du Transsaharien, des motifs soit d'ordre stratégique, soit d'ordre économique, soit d'ordre purement et simplement de prestige pour la France, car on a dit: « seule jusqu'à présent, l'Union française n'a pas de chemin de fer transdésertique. C'est un grand inconvénient pour son prestige, il faut y remédier! »

Je crois qu'il faudrait étudier à fond ces différents arguments avant de donner suite à tout prolongement du Méditerranée-Niger. Je voudrais surtout appuyer la proposition votée déjà par notre Assemblée, le 24 novembre dernier. En effet, il me semble qu'il y a à présent un grand manque de coordination. Je voudrais simplement donner cet exemple: on parle du Méditerranée-Niger ou du Transsaharien comme d'une entité qui permettrait de réaliser vraiment un organe de liaison entre l'Afique du Nord et l'Afrique noire. Or, rien que pour le parcours existant actuellement, ce chemin de fer dépend déjà de plusieurs organismes différents. Ainsi de Nemours, le port algérien, jusqu'à Oudjda, chef-lieu du Maroc oriental, le chemin de fer relève des chemins de fer algériens. D'Oudjda à la frontière algéro-marocaine, ce chemin de fer relève des chemins de fer marocains. Après la frontière algéro-marocaine jusqu'à Abadla, c'est le Méditerranée-Niger, qui semble dépendre en grande partie de la Société nationale des chemins de fer français, mais cela n'est pas tout à fait certain. Ainsi, rien que pour le tronçon déjà existant, trois organismes différents chevauchent les uns sur les autres.

Des organismes d'étude continuent à fonctionner à l'heure actuelle, aussi bien pour le chemin de fer que pour l'amélioration de la piste.

A cet égard, je voudrais rendre un très sincère hommage à tous ces pionniers de la piste, en particulier à cet ingénieur en chef qui, l'an dernier, a trouvé une mort tragique en se perdant dans le désert, au Nord de Gao, étant à la recherche d'une piste meilleure. Il y a, dans toute l'équipe du Méditerranée-Niger, de très grands et très sincères efforts, de réelles compétences, un dévouement souvent admirable, mais il faudrait que le Gouvernement pût donner à ces efforts une orientation définitive, après de mûres études de tous les éléments en question, et surtout en envisageant la question sans romantisme, sans routine, sans favoritisme d'aucun intérêt particulier, si puissant soit-il, en n'oubliant jamais que nous sommes en 1950 et à l'époque de l'aviation, enfin en essayant de tout coordonner et synchroniser pour le bien véritable de chacun des territoires intéressés et de l'ensemble de l'Union française. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Messieurs les conseillers, j'ai été particulièrement heureux d'avoir l'occasion de me présenter devant vous aujourd'hui. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Je suis de ceux qui souhaitent que votre Assemblée siège dans un endroit moins éloigné de Paris (*Vifs applaudissements au centre et à gauche*), de façon à permettre aux ministres obligés de se présenter devant les diverses assemblées de disposer de plus d'instants pour venir vous donner les explications nécessaires.

Je voudrais dire à l'honorable conseiller qui m'a posé des questions que le Gouvernement et, en l'espèce, le ministre qui lui répond, tiendra le plus grand compte de ses observations.

J'aurai l'occasion, j'espère, de vous apporter quelques précisions dans un avenir que je souhaite le moins lointain possible. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Laurent-Eynac. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Laurent-Eynac pour un rappel au règlement.

M. Laurent-Eynac. Si je demande la parole pour un rappel au règlement, ce n'est évidemment qu'un prétexte, que j'avoue avec toute la candeur d'un jeune parlementaire. (*Sourires.*) Mais à la vérité, je n'avais pas la possibilité d'intervenir sur une question orale. Membre de la commission qui recherche dans Paris les locaux nécessaires au transfert du siège de notre Assemblée, j'ai enregistré avec plaisir les propos de M. le ministre des travaux publics en ce qui concerne le siège de l'Assemblée et j'ai pensé répondre à un appel qu'il n'avait pas formulé et aller au devant du désir qu'il a exprimé en lui suggérant qu'il a un moyen immédiat de réaliser le souhait qu'il formulait à l'instant. Il est le maître d'un musée qui s'appelle le « Musée des Travaux publics » et dans lequel — il faut bien le dire — les maquettes et les plans d'infrastructure ou les réductions, d'ailleurs savantes, de locomotives, n'appellent pas un public quotidien innombrable. Il a le moyen d'offrir à ce musée une destination profitable à toute l'Union française. Je suis sûr qu'il ne le laissera pas échapper et je l'en remercie par avance. (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. Monsieur Laurent-Eynac, vous m'avez amené, pour la première fois, à laisser enfreindre le règlement.

En effet, au cours de la procédure prévue lors des réponses aux questions orales, nul n'a le droit de prendre la parole, fût-ce pour un rappel au règlement. Je ne peux néanmoins pas ne pas me féliciter qu'ait été exprimé le vœu de la grande majorité de cette Assemblée. (*Vifs applaudissements.*) Et — confidence pour confidence — j'ai peut-être certaines raisons personnelles de penser que M. le ministre des travaux publics en était déjà informé (*Sourires*) et de dire à l'Assemblée dans quel esprit de compréhension et de sympathie il l'a accueilli. (*Applaudissements.*)

— 4 —

DEMANDE DE DECLARATION DE L'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. Dans la séance du 16 mars 1950, MM. Boisdon, Jacobson, René Moreux, Schmitt, Schock, Thémia et les membres du groupe du mouvement républicain populaire ont déposé une proposition de résolution (n° 69, année 1950), tendant à recommander à l'Assemblée nationale d'affecter aux investissements destinés à l'exécution des plans de développement social et économique des Etats associés de l'Indochine, pour l'exercice budgétaire 1950, le montant global de 8 milliards inscrit dans le projet de loi de développement des dépenses d'investissement n° 8582 du 1er décembre 1949 et, par suite, de ne pas admettre l'abattement de 600 millions proposé dans la lettre rectificative n° 9208 du 8 février 1950.

La discussion d'urgence de cette proposition de résolution est demandée par vingt-six conseillers (1).

Conformément au paragraphe 1er de l'article 62 du règlement, il va être procédé à l'appel nominal des signataires.

J'invite chaque signataire à se lever à son banc à l'appel de son nom et je prie MM. les secrétaires de bien vouloir contrôler les présences.

(*L'appel a lieu.*)

M. le président. La présence de vingt signataires ayant été constatée, il va être procédé à l'affichage de la demande de discussion d'urgence.

L'Assemblée ne sera appelée à statuer sur cette demande qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

La séance est suspendue.

A la reprise de la séance, nous entendrons M. le ministre des affaires étrangères qui répondra à la question orale que lui a posée M. Riond.

(*La séance, suspendue à quinze heures trente-cinq, est reprise à seize heures dix.*)

(1) La demande est signée de MM. René Moreux, Jousselin, Jacobson, Tétau, Bégarra, Cazelles, Lévy, Reverbori, Thomas, Estèbe, Cianfarani, Gentet, Laurent-Eynac, Mme Caffot, MM. Abdesselam, Paul Catrice, Diop Babakar, Zinsou, Lapart, Georget, Giard, Rosfelder, Mlle Le Ber, MM. Sylvestre, Polycarpe, Antonini.

— 5 —

REPONSE DE M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES A UNE QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse du Gouvernement à une question orale sans débat.

Je rappelle qu'aux termes de l'article 84 du règlement « l'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre. Il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes ».

M. Georges Riond demande à M. le ministre des affaires étrangères dans quelle mesure la reconnaissance du Vietminh par l'U. R. S. S. intervenant après la reconnaissance d'Ho Chi Minh par Mao Tse Toung, est conciliable avec l'article 5 du pacte franco-soviétique d'alliance et d'assistance mutuelle ainsi conçu: « Les hautes parties contractantes s'engagent à ne pas conclure d'alliance et à ne participer à aucune coalition dirigées contre l'une d'elles ».

La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Robert Schuman, *ministre des affaires étrangères.* L'honorable membre de l'Assemblée a bien voulu demander au Gouvernement dans quelle mesure la reconnaissance du Viet-Minh par l'Union soviétique était conciliable avec le pacte franco-soviétique et, notamment, avec son article 5.

Pour comprendre la portée de la question, je crois devoir rappeler ici le texte de cet article 5.

Ce traité d'alliance et d'assistance mutuelle a été conclu — vous le savez — le 10 décembre 1944, et l'article 5 a la teneur suivante :

« Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à ne pas conclure d'alliance et à ne participer à aucune coalition dirigée contre l'une d'elles. »

Nous sommes donc en présence d'un texte précis, et je suppose que M. Riond désire une réponse d'ordre juridique.

Pour qu'il y ait infraction à la disposition de l'article 5, il faut qu'il y ait alliance ou coalition militaire, qu'à cette alliance ou coalition militaire, la nation dont il s'agit ait donné son adhésion, et que cette alliance ou cette coalition soit dirigée contre la France.

Ces conditions sont-elles remplies ?

Pour qu'il y ait alliance, il faut qu'il y ait contrat. Or, il n'y a pas, entre nations, de contrat dirigé contre la France. Il n'y a pas non plus une coalition militaire, car il n'y a pas, à l'heure actuelle, d'engagement, entre des pays participant à une coalition, de soutenir une action militaire contre la France.

Ce qui est en cause, c'est une reconnaissance, la reconnaissance du Viet-Minh, que nous considérons comme un parti rebelle sur un territoire de l'Union française.

Cette reconnaissance n'est pas un acte contractuel, mais un acte unilatéral. Lorsqu'un pays reconnait un gouvernement ou une autorité susceptible de constituer un gouvernement, il passe un acte unilatéral, mais ne passe pas de contrat avec cette autorité.

Donc, par ce raisonnement essentiellement juridique, j'arrive à la conclusion qu'il n'y a pas, en droit, violation de l'article 5 du pacte franco-soviétique.

Il est vrai — et M. Riond en fait état — que la reconnaissance du Viet-Minh par l'U. R. S. S. intervient après la reconnaissance d'Ho Chi Minh par Mao Tsé Toung. La simultanéité de cette double reconnaissance constitue-t-elle une alliance, un accord entre la Chine communiste et l'Union soviétique ? Je ne le crois pas. Il n'y a pas à cet égard accord apparent, pas plus qu'entre les nations ayant reconnu Mao Tsé Toung. Il s'agit là d'une série d'actes unilatéraux qui peuvent être simultanés sans devenir par là contractuels.

Je conclus donc qu'il ne s'agit pas d'une violation juridique, en droit, du traité franco-soviétique.

Ma réponse ne serait pas complète si je n'ajoutais une remarque; s'il n'y a pas infraction il y a au moins geste inamical à l'égard du pays en conflit précisément avec le parti rebelle. Ce serait là un geste inamical, même s'il n'y avait pas de traité, car donner un appui moral à une rébellion, c'est se prononcer ouvertement contre la nation qui cherche à réduire cette révolte.

Mais lorsqu'il y a un contrat, lorsqu'il y a un traité — et je reprends l'intitulé du traité: « traité d'alliance et d'assistance mutuelle » — lorsqu'il est dit dans le préambule de ce traité que: « les deux nations sont décidées à collaborer afin de créer un système international de sécurité permettant le maintien effectif de la paix générale, garantissant le développement harmonieux des rapports entre les nations » — par conséquent, entre les deux Etats signataires en particulier — lorsqu'il est dit que l'on conclut ce traité: « pour répondre par la conclusion d'une alliance entre la France et l'U. R. S. S. aux sentiments comme aux intérêts des deux peuples, aux exigences de la guerre comme aux besoins de la paix et de la reconstruction économique », c'est méconnaître au moins l'esprit de ce traité sinon le texte que d'accorder la reconnaissance à des rebelles.

Telle est la réponse à la question posée par l'honorable membre de votre Assemblée. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Riond.

M. Georges Riond. Monsieur le ministre, je reconnais la valeur des arguments qui ont inspiré votre réponse. Je suis sensible au fait que vous ayez souligné le caractère insolite et inamical de l'attitude de l'U. R. S. S. à notre égard.

Dans la question que je vous ai posée, à l'énoncé limité par le style de ce genre de manifestation parlementaire, je n'ai cité que l'article 5 du traité d'alliance franco-soviétique. Mais dans ma pensée, cet article 5 devait être éclairé par une phrase extraite du préambule de ce traité et qui dit, dans son paragraphe 3:

« ... Convaincus qu'une fois la victoire acquise le rétablissement de la paix sur une base stable et son maintien pour un durable avenir comportent, comme condition, l'existence d'une étroite collaboration entre eux avec l'ensemble des Nations Unies »...

L'intention exprimée dans ce paragraphe devait inciter le Gouvernement de l'U. R. S. S. sinon à modifier sa position vis-à-vis d'Ho Chi Minh, tout au moins à engager avec le Gouvernement français un minimum de négociations qui auraient été, à notre égard, une preuve de tact.

Il y a les textes, mais il y a aussi les faits. Il y a cette reconnaissance précipitée du Viet-Minh, sans autre avis qu'un communiqué de presse; il y a la brutalité du comportement soviétique et l'attitude, pour le moins inhabituelle dans les usages diplomatiques, de son ambassadeur. Il y a aussi les commentaires discourtois qui ont accompagné, dans la presse soviétique, le communiqué officiel signé le 30 janvier 1950 par M. Vichinsky. Dans un pays libre, la presse porte la responsabilité de ses écrits, mais dans un pays où elle est totalement inspirée, il n'est pas injustifié de faire porter au Gouvernement la responsabilité de telles publications injurieuses.

Nous avons donc le droit, nous avons même le devoir, en France, de nous montrer quelque peu susceptibles.

Permettez-moi d'invoquer un précédent historique: lorsque dans le conflit qui, en 1940, séparait la Hongrie et la Roumanie, Berlin et Rome se sont préoccupés d'imposer un arbitrage à leur manière, la Wilhelmstrasse n'a pas négligé d'envoyer son ambassadeur auprès de M. Molotov pour lui expliquer le sens et la portée de cet arbitrage; le lendemain, le compte rendu télégraphique de cette démarche de M. Schulenburg, à la date du 31 août 1940, rapportait que M. Molotov, tout en accueillant les explications de l'ambassadeur du Reich, avait tenu à appeler l'attention du gouvernement allemand sur le fait que, par son action, il avait violé l'article 3 du pacte de non-agression.

J'ai sous les yeux le texte de l'article 3 de ce pacte, auquel faisait allusion M. Molotov. Il invitait les gouvernements signataires à agir par voie de consultation mutuelle. Parce que cette procédure, dont pourtant les textes ne faisaient pas une obligation absolue, n'avait pas été respectée, le gouvernement du Kremlin soutenait qu'il y avait violation du pacte germano-soviétique. Cependant, ce pacte n'était pas un traité d'alliance et d'assistance mutuelle, mais simplement un pacte de non-agression, c'est-à-dire moins exigeant, dans sa lettre et dans son esprit, que le traité franco-soviétique.

Les Français ont apporté à la cause de la liberté assez de désintéressement pour dire que la correction réclamée par M. Molotov à l'égard de son allié d'alors aurait pu commander l'attitude récente de l'U. R. S. S. à l'égard de ses associés dans la paix et dans la victoire.

Vous avez indiqué très justement, monsieur le ministre, que pour qu'il y ait juridiquement violation du traité, il fallait qu'il y ait coalition.

A mon sens, et m'échappant de la rigidité des textes auxquels un membre du Gouvernement est forcément lié, pour considérer l'inspiration de ces textes et l'intention des attitudes soviétiques, il est clair qu'une coalition est née du jour où Mao Tsé Toung a appuyé Ho Chi Minh et du moment où l'U. R. S. S. a reconnu Ho Chi Minh.

Si les deux événements s'étaient produits en sens inverse, si Mao Tsé Toung avait reconnu Ho Chi Minh après que l'U. R. S. S. ait procédé à cette reconnaissance, l'attitude de l'U. R. S. S. vis-à-vis du traité franco-soviétique eût pu se justifier, et j'abonderais dans votre sens. (*Rires à l'extrême gauche.*) Etant donné la contexture des faits, étant donné la proximité des armées, étant donné la nature des frontières, il est clair que la reconnaissance par Mao Tsé Toung de Ho Chi Minh a des visées politiques et stratégiques très précises. De ces visées, naît la notion de coalition. Elle est d'ailleurs prouvée, cette notion, par l'appel lancé à la radio viethminh le 1er mars dernier. Elle l'était aussi, je pense, dans l'esprit de M. Pignon lorsqu'il déclarait, le 5 mars dernier, que: « l'invasion de l'Indochine par les troupes chinoises serait considérée comme un *casus belli* ».

Vous étiez, monsieur le ministre, enfermé dans un dilemme: ou bien nier la coalition de fait entre Mao Tsé Toung et Ho Chi Minh, ou bien constater la coalition et, par voie de conséquence, enregistrer la violation du traité franco-soviétique dans son article 5.

Pour de hautes raisons gouvernementales, vous optez pour la première partie du dilemme et vous préférez ne pas reconnaître la coalition entre Mao Tsé Toung et Ho Chi Minh. Je m'incline devant vos mobiles d'autant plus aisément que, lorsque j'ai posé ma question, je l'ai libellée dans des termes qui indiquent nettement la sérénité et la mesure de mon souci à l'égard de cet important problème.

Quand on parle de la paix, il ne faut pas jouer avec les allumettes; quand on se trouve en face d'un brasier qui pourrait gagner le voisinage, il vaut mieux songer aux pompiers qu'aux imprudents colporteurs d'explosifs. Je rends hommage à votre état d'esprit. Toutefois, il convient que l'on sache — et c'est probablement l'intérêt de votre déclaration à cette tribune, monsieur le ministre — que toute manœuvre ultérieure qui consisterait à associer Ho Chi Minh à son voisin Mao Tsé Toung et à mettre dans leur jeu la puissance de l'U. R. S. S., il convient que l'on sache, dis-je, que toute manœuvre de cette nature conduirait automatiquement le Gouvernement français à constater la violation du pacte franco-soviétique. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. Je remercie M. le ministre des affaires étrangères d'avoir apporté à l'Assemblée les éclaircissements que souhaitait M. Riond, et j'espère qu'il reviendra souvent parmi nous. (*Très bien! très bien!*)

M. Egretaud. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Je ne peux pas vous la donner, monsieur Egretaud, pour la bonne raison que, tout à l'heure, lors de l'intervention de M. Laurent-Eynac, j'ai bien précisé...

M. Raymond Lombardo. Il y a donc deux poids et deux mesures.

M. le président. ...j'ai bien précisé, parce qu'on venait me soumettre une jurisprudence toute nouvelle...

M. Boubou Hama. Il s'agit d'un rappel au règlement, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Boubou Hama, encore vous! (*Sourires.*)

...J'ai bien précisé que j'avais involontairement enfreint l'usage, car je ne connaissais pas encore la référence de cette jurisprudence. La voici: elle date du 31 janvier 1950: M. Franceschi (*Mouvements divers.*) ayant demandé la parole pour un rappel au règlement lors d'une question orale, le président de séance, au Conseil de la République, lui a répondu: « S'agissant d'une question sans débat, l'auteur seul a le droit de répondre au ministre. »

MM. Arnault et Boubou Hama. Mais cela se passait au Conseil de la République.

M. le président. Je n'ai pas, pour ma part, créé tout à l'heure une jurisprudence nouvelle, puisque j'ai pris la précaution de dire que je croyais avoir enfreint l'usage; j'ai le devoir de faire respecter le règlement. (*Vifs applaudissements prolongés au centre et à gauche.*)

M. Arnault. Maintenant, comme par hasard!

M. Egretaud. La jurisprudence est acquise, et il s'agissait, pour M. Laurent-Eynac, de présenter des observations à M. le ministre. C'est exactement ce que le groupe communiste veut faire; ainsi, on refuse au groupe communiste, qui représente l'opinion du peuple français, le droit de rétablir la vérité sur la position constante de notre alliée l'Union soviétique qui a toujours reconnu le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, le droit... (*Les applaudissements redoublés du centre et de la gauche à l'adresse de M. le président et les claquements de pupitres empêchent la suite des paroles de M. Egretaud de parvenir jusqu'au bureau.*)

M. Boiteau. Applaudissement général des chéquards!

M. le président. Monsieur Egretaud, voulez-vous me permettre de vous interrompre ? D'ailleurs, je ne vous ai pas donné la parole... (*Nouveaux applaudissements.*)

M. Egretaud. La partialité est évidente!

M. le président. Vous savez bien qu'il n'y a pas là de partialité (*Protestations à l'extrême gauche*), qu'il n'y a jamais de partialité de ma part.

J'ai dit que le règlement avait été enfreint et je m'en suis excusé auprès de l'Assemblée. Ce n'est pas une raison pour l'enfreindre une seconde fois.

M. Arnault. M. Laurent-Eynac a parlé, et M. Egretaud doit pouvoir parler à son tour.

M. le président. Mais comme je ne veux pas qu'il soit dit...

M. Egretaud. Je voulais simplement faire quelques très brèves observations.

M. le président. ...qu'il y a deux poids et deux mesures, ce qui serait faux, je vous donnerai la parole à la fin de la séance pour un fait personnel. (*Très bien! très bien! au centre et à gauche.*)

M. Egretaud. C'est entendu, monsieur le président, nous parlerons!

— 6 —

ETATS ASSOCIES D'INDOCHINE; AFFECTATION DE CREDITS; DECLARATION DE L'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION; FIXATION DE LA DATE DE DISCUSSION.

M. le président. Je rappelle à l'Assemblée que vingt conseillers de l'Union française dont la présence a été constatée par appel nominal ont demandé la discussion d'urgence de la proposition de résolution de MM. Boisdon, Jacobson, René Moreux, Schmitt, Schock, Thémia et des membres du groupe du mouvement républicain populaire, tendant à recommander à l'Assemblée nationale d'affecter aux investissements destinés à l'exécution des plans de développement social et économique des Etats associés de l'Indochine, pour l'exercice budgétaire 1950, le montant global de 8 milliards inscrit dans le projet de loi de développement des dépenses d'investissement n° 8.582 du 1er décembre 1949 et, par suite, de ne pas admettre l'abattement de 600 millions proposé dans la lettre rectificative n° 9.208 du 8 février 1950.

Le délai d'affichage prévu à l'article 62 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler l'Assemblée à statuer sur la demande de discussion d'urgence.

Aux termes du paragraphe 3 de l'article 62 du règlement:

« Le débat engagé sur une demande de discussion d'urgence concernant un projet, une proposition ou une proposition de résolution ne peut jamais porter sur le fond; l'auteur de la demande, un orateur « contre », le président ou le rapporteur de la commission, les représentants du Haut-Conseil et du Gouvernement sont seuls entendus. »

La parole est à M. Jacobson, l'un des auteurs de la demande de discussion d'urgence, président et rapporteur de la commission du plan, de l'équipement et des communications.

M. Jacobson, *président et rapporteur de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* Mesdames, messieurs, la discussion d'urgence vous est demandée au sujet d'une proposition qui tend à ne pas voir diminuer les crédits inscrits dans le projet de loi relatif aux investissements, déposé le 1er décembre dernier sur le bureau du Palais-Bourbon, et destinés au développement social et économique des trois Etats associés de l'Indochine.

Je n'aborde pas, bien entendu, le fond de la question, et mon intervention tend uniquement à motiver l'urgence et ce, par trois raisons. Primo: En ce moment même, l'Assemblée natio-

nale et, en particulier, sa commission des finances, discutent les lois de développement des crédits-masse inscrits dans la loi de finances votée le 31 janvier dernier. Il est important que, sans tarder, les membres du Parlement soient informés de votre manière de voir au sujet d'un éventuel abattement de 600 millions sur les 8 milliards précédemment inscrits.

Secundo: Pour le cas où la loi de développement relative aux investissements ne serait pas votée sous bref délai, le ministre des finances sera amené à opérer par déblocages successifs de montants partiels des crédits-masse inscrits dans la loi de finances. Il est désirable qu'au moment où la rue de Rivoli serait amené à évaluer le montant de ces déblocages, elle tienne compte de votre avis au sujet des crédits à attribuer aux Etats associés de l'Indochine.

Enfin, tertio, si nous regardons de plus près quelles sommes sont nécessaires, sous un bref délai, pour le développement social et économique des trois Etats associés, nous sommes amenés à constater que pour l'exercice plan 1er juillet 1949-30 juin 1950, un ordre de grandeur de 20 milliards représente un minimum. Ceci amène à préciser que les 8 milliards dont il s'agit concernent non pas l'ensemble de l'année 1950, mais seulement le premier semestre de la présente année.

Or, nous sommes à la fin du mois de mars.

Pour ces différents motifs, l'urgence de la discussion de la proposition en question vous a été demandée.

Je me permets d'ajouter un fait, qui n'est pas un motif d'ordre général, mais qui présente un caractère quelque peu personnel. Vos collègues de la commission du plan savent que de demain en huit, je prendrai mon envol pour l'Afrique tropicale avec un but d'information relative aux plans des territoires de l'intérieur, Soudan, Niger, Tchad, Oubangui, et les deux pays sous tutelle, le Cameroun et le Togo.

Mes collègues de la commission du plan ont bien voulu néanmoins me désigner comme rapporteur de cette proposition de résolution. Je me permets donc d'émettre le vœu de vous présenter mon rapport avant mon départ pour l'Afrique. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mlle Autissier.

Mlle Autissier. Mesdames, messieurs, le groupe communiste votera contre l'urgence. Une seule question urgente se pose, en ce qui concerne l'Indochine, ce n'est pas le vote des crédits destinés, nous le savons, à des fins stratégiques; la seule question urgente est de mettre fin à la « sale guerre » qui affecte non seulement le Viet-Nam, mais qui étend ses répercussions au Laos et au Cambodge, comme en témoigne l'ajournement des élections dans ce dernier pays.

Arrêtez les destructions, les ruines, les morts que vous accumulez par la guerre injuste et criminelle du Viet-Nam, en répondant à la volonté du peuple français qui exige le rappel immédiat du corps expéditionnaire.

Seule, la République démocratique du Viet-Nam, seuls un Cambodge, un Laos, débarassés du joug colonial et véritablement indépendants, pourront avoir une économie prospère. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur l'opportunité de la discussion d'urgence.

M. Thévenin. Nous demandons un scrutin, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'opportunité de la discussion d'urgence.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par M. Thévenin et les membres du groupe communiste et apparentés.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires opèrent le dépouillement.*)

M. le président. Voici, messieurs, le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	169
Majorité absolue	85
Pour l'adoption	138
Contre	31

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

En conséquence, je vais appeler l'Assemblée à fixer le moment où elle voudra discuter cette proposition de résolution.

Quel est l'avis de la commission?

M. Jacobson, *président de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* La commission propose jeudi prochain, monsieur le président.

M. le président. La commission propose la date de jeudi prochain.

Je consulte l'Assemblée sur cette proposition.

(*L'Assemblée, consultée, adopte la date proposée.*)

M. le président. La discussion d'urgence de la proposition de résolution est donc fixée au jeudi 23 mars.

— 7 —

MARINE MARCHANDE

Discussion d'urgence d'une proposition; renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion d'urgence de la proposition de MM. Tétau, Alduy, Racine Mademba et des membres du groupe socialiste S.F.I.O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à ne prendre aucune mesure pour reconduire les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948, sur l'organisation de la marine marchande. (Nos 45 et 77, année 1950.)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Tétau, *rapporteur de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* Mesdames, messieurs, comme vous le savez, outre-mer la situation économique est loin d'être des plus florissantes. Aussi, l'une des préoccupations essentielles de notre Assemblée est-elle de lutter sans répit pour que les populations d'outre-mer puissent tirer de leur production les légitimes profits auxquels elles ont droit. Nous devons éviter aussi qu'elles ne puissent se procurer à des taux normaux les biens d'équipement et de consommation dont elles ont besoin.

Mais notre rôle ne s'arrête point là! Nous devons également veiller que les classes laborieuses en métropole soient à même d'acquérir, de préférence, aux marchandises importées de l'étranger — à des prix sensiblement équivalents — les produits venant de l'Union française.

Pour ce faire, nous devons tout mettre en œuvre pour aplanir les difficultés qui assaillent nos producteurs et pour faire baisser les taux de certains frais qui, pesant lourdement sur les prix, mettent nos produits d'outre-mer dans l'impossibilité de concurrencer sur les marchés les importations des zones « dollar » ou « sterling ».

Il n'est pas besoin de rappeler, une fois encore, que dans l'établissement des prix de vente et des prix d'achat, les tarifs de fret maritime tiennent une place considérable dans l'économie de pays qui, n'étant encore que très peu industrialisés, sont dans la nécessité d'importer la presque totalité de leurs besoins et d'exporter leurs productions.

A plusieurs reprises déjà, notre Assemblée a eu l'occasion de se pencher sur ces problèmes. Vous vous en souvenez tous, au cours de notre dernière session, une large discussion s'est ouverte sur le rapport remarquablement fouillé de notre excellent collègue, M. René Moreux, rapport établi au nom de notre commission du plan, de l'équipement et des communications. Il argumentait d'une manière très précise sur une proposition de résolution invitant le Gouvernement à instituer, dans le cadre de la loi du 28 février 1948, au « sein du conseil de la marine marchande, des commissions d'études spéciales », en vue d'étudier tous les aspects du trafic entre la France, l'Afrique du Nord, les départements et les territoires d'outre-mer.

Or, à ce moment-là, tous tant que nous sommes, nous avions été amenés à constater que l'organisation actuelle de la marine marchande et les privilèges accordés à nos armateurs causaient un préjudice certain à l'économie des territoires d'outre-mer. On sait, en effet, que les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948 sur l'organisation de la marine marchande ont amené la création de comités de trafic composés de professionnels ayant seuls le droit de procéder à des affrétements de navires étrangers. C'est donc en fait un véritable monopole que l'on créait, monopole qui n'a pas manqué d'entraîner des abus dont nous pouvons souligner deux cas particuliers:

Tout d'abord, quand les possibilités de notre marine marchande sont insuffisantes pour assurer le chargement de produits à destination ou en provenance des territoires d'outre-mer,

les comités de trafic décident l'affrètement d'un navire étranger et accordent le bénéfice de cet affrètement à un armateur français, membre de ces comités. Mais cet armateur continue à faire payer au chargeur le taux du fret prévu par la marine marchande française, et non point le taux réel inférieur du fret que lui-même paye pour le navire affrété;

D'autre part, cette impossibilité pour les usagers de faire appel à des armements étrangers, s'est traduite peu à peu par une différence considérable entre les taux des frets français et le taux des frets internationaux, ce dernier étant en moyenne de 30 p. 100 inférieur à celui des frets français.

De plus, le système des « conférences » entre armateurs de différents pays, qui sont des ententes internationales, est venu ajouter ses effets nocifs à cette organisation. Ces « conférences » appliquent, en effet, des tarifs identiques pour des régions maritimes déterminées. A ces tarifs, elles ajoutent une prime de 10 p. 100 dont nous parlerons tout à l'heure.

Il est évident que ce sont les populations d'outre-mer qui font les frais de ces différentes opérations. Les prix de revient des marchandises qu'elles importent se voient, en effet, grevés de frets très élevés et les prix de vente des produits qu'elles exportent se voient diminués du montant de ces frets.

D'une façon générale, on peut dire que les taux de frets internationaux sont actuellement, je le répète, de 30 p. 100, au moins, inférieurs aux taux de frets français.

Donnons quelques exemples:

A l'heure présente, le fret pour des bananes en sorties de Côte d'Ivoire à destination de Gênes, sous pavillon belge, coûte 14.000 francs la tonne, alors que le fret Vridi-Nantes, sous pavillon français, est payé environ 21.000 francs. Toujours, pour des bananes, on paie 55 dollars la tonne Douala-Hambourg, sous pavillon français, et 45 dollars sous pavillon scandinave.

Sous pavillon français, la tonne de bananes, Conakry-Marseille-Bordeaux-Nantes, se paie exactement 21.930 francs. Sur Conakry-Hambourg, sous pavillon belge ou nordique pour un chargement de 1.200 tonnes, 10.250 francs et pour un chargement de 600 tonnes 12.500 francs.

Par ailleurs, nous venons d'être avertis que la fédération bananière de la Guinée a affrété directement des navires étrangers, dont le prix de fret est inférieur d'environ 50 p. 100 aux prix français. Cette dernière formule a été rendue indispensable par les prix pratiqués sur le marché étranger. En effet, le prix des bananes sur le marché allemand en particulier a permis d'obtenir un prix Quai-Conakry de 19 francs C. F. A. le kilogramme au lieu de 15 francs si le fruit avait été transporté au taux de fret français.

Pour les bois sortis du Gabon, les frets sous pavillon français sont de 30 p. 100 environ plus élevés que les frets étrangers. En juin 1949, cet état de choses a conduit les parlementaires du Gabon à protester contre cette entrave aux exportations. Sous leur pression, les armateurs français ont consenti une réduction de l'ordre de 5 p. 100. Mais, simultanément, ils augmentaient les taux de fret du cacao, du café et du coton, par exemple, compensant ainsi très largement l'effort consenti sur les bois.

C'est ainsi que les taux pour ces derniers ont été fixés comme suit:

	En sortie du Sénégal.	De la Guinée au Cameroun.	Au Sud du Cameroun.
	francs.	francs.	francs.
Cacao	De 3.430 à 3.650	4.080 à 4.410	4.300 à 4.630
Café	De 4.760 à 4.950	4.820 à 5.590	5.010 à 5.810
Coton au m³....	De 1.890 à 2.080	2.240 à 2.500	2.350 à 2.610

En fait, il est possible de dire qu'en donnant ainsi satisfaction aux parlementaires du Gabon, les armateurs français ont fait une excellente affaire, puisqu'en définitive, ils répugnent tous à charger du bois et chargent la production totale de cacao, café, coton; marchandises fort intéressantes, en effet, à transporter.

D'autre part, les comités de trafic font peser sur les territoires une inadmissible pression. Non seulement, ils fixent des taux de fret, mais encore ils décident du mouvement des navires et n'hésitent pas à prendre des mesures de rétorsion contre les administrations locales quand celles-ci ne se conforment pas à leurs désirs. C'est ainsi que le comité de trafic de la Côte occidentale d'Afrique décidait, par une circulaire du 18 janvier dernier, de supprimer la mise en ligne de bateaux à destination de la Côte d'Ivoire, jusqu'à nouvel ordre, ceci pour punir l'administration locale qui, pour une raison d'évident intérêt public, avait accordé une priorité à un navire étranger. Toute l'économie de ce territoire risque de souffrir de cette brimade décidée par un comité de trafic. Il suffit de noter, d'ailleurs, pour comprendre les abus auxquels peut amener un tel système que les comités de trafic omnipotents sont composés justement dans leurs présidences et leurs secrétariats des représentants de compagnies de navigation intéressées.

Il est donc justifié que notre Assemblée prenne une position formelle sur cet important problème.

Mes chers collègues, les articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948 venaient à expiration le 28 février dernier.

Mais le Gouvernement, le 24 février, a obtenu du Parlement le vote d'un texte des plus laconiques comprenant un article unique ainsi conçu: « Les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948, applicables pendant la période de deux ans à compter de la promulgation de ladite loi, sont prorogées jusqu'au 15 avril 1950 ».

Remarquons, en passant, que cette loi, publiée au *Journal officiel* du 1er mars dernier, porte les signatures du président du conseil, du ministre des travaux publics et des transports, du ministre de la défense nationale, du ministre des finances et des affaires économiques et du secrétaire d'Etat aux finances.

Une signature, cependant, manque à ce texte: celle du ministre de la France d'outre-mer.

Si M. le ministre des travaux publics était resté à son banc au moment de cette discussion, nous aurions pu lui demander les raisons de ce manquement, mais malgré son absence nous allons quand même nous poser cette question. (*Sourires.*)

Sans doute, sommes-nous très près de la vérité, en donnant comme raison possible, disons même probable, de cette non-participation du ministre de la France d'outre-mer à l'élaboration de cette loi tout simplement celle-ci: connaissant la nocivité de ces fameux articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948, ainsi que celle du décret en date du 25 mars de cette même année prévoyant leur application, le ministre de la France d'outre-mer a refusé de s'associer à leur prorogation.

Si vraiment il en est ainsi, il mérite les plus chaudes félicitations de notre Assemblée!

Le Gouvernement entend profiter de ce délai. En conséquence, il a déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale, sous le n° 9271, un projet de loi tendant à compléter la loi du 28 février 1948 sur l'organisation de la marine marchande et prorogeant certaines de ses dispositions.

Quel euphémisme!

Il entendait en demander la discussion d'urgence. Mais avec sagesse, la commission de la marine marchande de l'Assemblée nationale exprima clairement son désir, étant donné l'importance de cette question, d'examiner le problème au fond.

Cette volonté du Gouvernement de brusquer les choses souleva outre-mer une émotion d'autant plus légitime qu'était connue la proposition sur laquelle, au nom de votre commission du plan, nous avons l'honneur de rapporter, proposition tendant, au contraire, « à inviter le Gouvernement à ne prendre aucune mesure pour reconduire les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948 sur l'organisation de la marine marchande ».

Devant cet état de fait, notre Assemblée, soucieuse de pouvoir accomplir sa mission qui est, entre autre, d'harmoniser les intérêts vitaux des différents éléments qui participent à la vie de l'Union française, demanda, par la voix de son président à M. le président de l'Assemblée nationale, « de consentir à intervenir auprès du président de la commission de la marine marchande et des pêches, afin qu'elle demande son avis sur ce projet de loi gouvernemental ».

Ainsi, mes chers collègues, notre Assemblée, consciente de son rôle, entend prendre sur cette question toutes ses responsabilités. Mais, une fois de plus, n'est-il pas pénible de constater que les hautes autorités gouvernementales n'ont pas su avoir d'elles-mêmes l'initiative de la consulter. C'est pourquoi nous tenons à déclarer avec gravité que notre Assemblée, étant donné les raisons qui ont présidé à sa naissance, insiste fermement pour qu'elle soit appelée à étudier tous projets de loi ayant trait à cette question. (*Très bien! très bien!*)

En effet, sa solution, aura, en bien ou en mal, une incidence profonde sur l'économie des territoires d'outre-mer, au moment surtout où les circonstances rendent inévitables la libération des échanges.

Or, il convient de rappeler que cette économie dépend, dans une large mesure, du prix des transports maritimes qui, tant à l'exportation des produits qu'à l'importation des marchandises, entre dans leurs prix de revient pour une proportion qui, dans

certains cas — les bois en particulier — atteint la moitié de la valeur C. F. A.

A ce propos, représentant de la Guinée, je me dois d'évoquer devant vous les difficultés qu'éprouvent à l'heure présente ses planteurs métropolitains et autochtones à trouver des débouchés pour leurs productions bananières.

Certes, cette culture est la réussite la moins contestée du développement de l'Union française et cela, disons-le, grâce à la clairvoyance des ministres des colonies d'avant guerre.

Or, aujourd'hui, on peut craindre que ce succès ne soit plus qu'un fait du passé et que cette splendide industrie aille bientôt se perdre parmi les ruines accumulées des essais infructueux des premier pionniers.

En effet, la vulgarisation du fruit, c'est-à-dire le fait de le placer à la portée de toutes les bourses, n'est possible que si le prix de vente aux consommateurs s'aligne sur celui des fruits métropolitains. Or, ceux-ci sont à pied d'œuvre, alors que la banane avant son arrivée a déjà été soumise à des taxes locales et métropolitaines et a supporté de coûteuses manutentions et surtout un fret onéreux.

En veut-on la preuve ?

Actuellement, la situation financière des planteurs de Guinée est extrêmement critique, et ce qui est vrai pour les planteurs de Guinée l'est aussi, bien entendu, pour les planteurs des autres territoires producteurs de ce fruit. En six mois, par suite de la mévente, ils ont enregistré une perte de trésorerie de 177 millions de francs métropolitains.

Cette crise a amené le Gouvernement local à étudier avec les intéressés les différents éléments composant les prix de revient de la banane et les remèdes à la mévente.

Une étude serrée, menée par les représentants de tous les planteurs, a permis de constater que sur un prix au kilo quai wagon départ Marseille de 84 francs métropolitains, le fret s'impute pour 25 fr. 70.

Il est apparu nettement, par ailleurs, que le prix de plantation n'était pas supérieur aux prix mondiaux. Le niveau trop élevé du prix de vente en France est donc dû, entre autres, au prix du fret.

Mes chers collègues, vous serez certainement de notre avis quand nous vous dirons que le prix du fret anglais pour la banane varie entre 11 et 13 francs, ce qui fait une différence de 50 p. 100 avec le fret français.

Permettez-moi d'ouvrir, à ce propos, une parenthèse: la Guinée, en 1949, a exporté, par Konakry, 94.176 tonnes de marchandises. Sur ce chiffre, nos fruits s'inscrivent pour environ 50.000 tonnes.

Livrons-nous à un rapide calcul: la différence entre le prix de fret français et le prix de fret anglais est de 13 francs environ au kilogramme, soit une différence par tonne de 13.000 francs.

Par conséquent, la Guinée, liée par les articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948, se trouvant dans l'impossibilité de faire jouer entre armateurs la concurrence a dû verser une dîme au comité de trafic de la Côte occidentale d'Afrique de 650 millions de francs métropolitains.

Lourde ponction, n'est-il pas vrai, sur une économie déjà anémiée. (*Très bien! très bien!*)

A titre indicatif, nous nous permettons de signaler que le prix de fret français était avant la guerre, toujours pour la banane, de 0 fr. 70 au kilogramme.

La contrainte qu'on impose aujourd'hui aux territoires d'outre-mer, sans aucune distinction, est d'autant plus paradoxale que la plupart d'entre eux sont placés dans une zone littorale devant laquelle passent de grands courants de trafics intercontinentaux. Avant 1940, le rôle joué par les armements étrangers dans les transports de marchandises de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale, en particulier, était considérable. Il arrivait constamment qu'un bateau de nationalité étrangère ayant pris dans un territoire étranger une partie de sa cargaison était très heureux de venir se compléter à bas prix dans les ports français devant lesquels sa route maritime le conduisait.

L'on peut également citer le cas du trafic des arachides du Sénégal auquel s'intéressaient spécialement pendant toute la traite, c'est-à-dire de novembre à mars, les bateaux scandinaves chassés à cette époque de la Baltique par les glaces et particulièrement bien adaptés par leurs dimensions à la desserte des points de chargement en rivière.

Or, aujourd'hui, mes chers collègues, que se passe-t-il pour le Sénégal ?

A ce propos, nous allons vous livrer les résultats d'une enquête que nous avons menée en toute objectivité. Les renseignements que nous avons obtenus ont tous été contrôlés d'une manière très sérieuse.

La loi du 28 février 1948 et son décret d'application du 25 mars ont donc créé, comme vous le savez, en Afrique occidentale française un véritable monopole de fait au profit de trois armements, à savoir:

Les Chargeurs réunis, Delmas-Vieljeux, Paquet-Fabre-Fraissinet.

En effet, en application de l'article 4 du décret du 25 mars 1948, un comité de trafic a été constitué dont le rôle est de soumettre à la « commission d'exploitation » interministérielle le programme de chargement des marchandises présentant un intérêt national.

Le comité de trafic A. O. F.-A. E. F. est présidé par les Chargeurs réunis et comprend quatre sections:

Sénégal-Canaries, président: Paquet;

Arachides, président: Delmas-Vieljeux;

Afrique occidentale française, Afrique équatoriale française, Sénégal exclu, président: Chargeurs réunis;

Bananes:

Côte Atlantique, président: Chargeurs réunis;
Côte Méditerranée, président: Fabre-Fraissinet.

Bien entendu — et c'est parfaitement humain — les armements qui président chacune des sections étant juges et parties se réservent la meilleure part.

Croyez bien que notre affirmation n'a rien de gratuit!

Pour se convaincre de ce que nous venons de dire, il suffit de se référer, entre autres exemples, aux programmes de chargement des arachides pour ce mois de mars 1950. En effet, on y relève la répartition suivante des tonnages à transporter:

NAVIRES	ARMEMENTS	TONNAGE à transporter.
		tonnes.
Hubert-Prom	Maurel Prom	4.400
Béthune	Société maritime nationale	2.950
Morbihan	Delmas-Vieljeux	4.000
Courrières	Société maritime nationale	2.950
Couesnon	Paquet	4.200
P.-Rousiers	Union industrielle et maritime	4.300
Dives	Paquet	4.200
Penlan	Société maritime nationale	4.000
Otta	Delmas-Vieljeux	2.900
Montaigne	Maurel Prom	3.300
Acturus	Paquet	4.200
Total		41.400

On obtient ainsi, par armement, les tonnages suivants:

Maurel Prom	7.700	tonnes
Société Maritime Nationale	9.900	—
Union Industrielle et Maritime	4.300	—
Delmas-Vieljeux	6.900	—
Paquet	12 600	—
	41.400	tonnes

Mais si l'on tient compte que les armements Paquet et Delmas-Vieljeux sont groupés dans le consortium de l'Union sénégalaise d'industries maritimes (U. S. I. M. A.) qui est également l'agent en Afrique occidentale française de la Société maritime nationale, on aboutit à cette conclusion que l'U. S. I. M. A. contrôlera, en mars 1950, le transport de 29.400 tonnes d'arachides sur un total de 41.400 tonnes, soit 70 p. 100 environ.

Cette situation n'a pas pour seul effet de créer une injustice flagrante, elle aboutit encore à empêcher toute concurrence et à permettre aux armateurs détenteurs de ce monopole de fait, d'imposer des taux de fret nettement exagérés. C'est ainsi que le fret d'une tonne d'arachides Dakar-métropole s'élève actuellement à 3.340 francs métropolitains alors que la concurrence permettrait d'obtenir le même fret pour 2.000 francs métropolitains environ. Quand on songe que l'exportation d'arachides du Sénégal se chiffre à près de 200.000 tonnes, on arrive à cette constatation que le Sénégal perd, bon an mal an, 260 millions de francs métropolitains. (*Très bien! très bien!*)

Nul ne nous contredira, du moins nous le pensons, quand nous affirmons que la liberté rendue à nos produits entraîne l'obligation de trouver des débouchés commerciaux, ils seront vite invendables s'ils continuent à être grevés de frais de transport aussi élevés.

Nous manquerions à tous nos devoirs d'élus d'un territoire faisant partie de la Fédération de l'Afrique occidentale si nous ne profitions pas de l'occasion qui nous est donnée aujourd'hui pour attirer l'attention, non seulement de notre Assemblée, mais aussi celle du Parlement et du Gouvernement sur le taux démesurément élevé des tarifs de fret intercolonial.

A la lecture de ces tarifs, vous pourrez constater que le transport d'une tonne de sel de Marseille à Port-Bouet (6.262 km.) coûte 1.410 francs métropolitains, alors que le transport de la même marchandise de Dakar à Port Bouet (2.122 km.) coûte 2.500 francs métropolitains, soit un prix presque deux fois supérieur pour une distance trois fois moindre.

Cette anomalie inadmissible aboutit à ruiner certaines industries locales, notamment les Salines du Sine Saloum et celles du Cap-Vert.

De nombreuses réclamations ont été formulées à ce sujet. Malheureusement, jusqu'à ce jour, aucune suite ne leur a été donnée.

Bien mieux nos armateurs n'en continuent pas moins à demander d'être protégés contre toute concurrence!

Nous voudrions aller jusqu'au fond de notre pensée. Non contents du véritable monopole de fait dont ils jouissent, monopole qui leur permet de pratiquer en toute sécurité des taux de fret exagérés, les grands armements adhérents à la Conférence des lignes françaises ont encore institué le « primage de fidélité », sur lequel, dans son remarquable rapport, déjà cité, notre excellent collègue M. René Moreux a porté ce jugement: « Ce primage de fidélité » apporte des entraves manifestes au ravitaillement de l'Afrique en particulier et à l'exportation de sa production. »

A notre tour, donnons sur ce « primage de fidélité » quelques précisions: les grands armements à leurs tarifs déjà très élevés, ajoutent donc une prime de 10 p. 100. Il suffit d'ailleurs d'avoir en main un connaissement établi par un armement d'une de ces fameuses conférences pour constater que, dans le calcul du fret, la prime de 10 p. 100 vient s'ajouter tout simplement au taux nominal du fret, obligeant ainsi l'usager à faire une avance de trésorerie très importante au profit des armateurs. Cette avance est certes ristournée semestriellement par les compagnies à leurs clients, à la condition toutefois que ceux-ci n'aient, pendant ce laps de temps, effectué aucun changement sans autorisation spéciale sur un navire n'appartenant pas à l'une des compagnies groupées dans la conférence.

Une telle pratique, n'est-il pas vrai, heurte le bon sens! Elle est, de plus, parfaitement injustifiée. En effet, il s'agit là d'une décision unilatérale qui n'a pas été discutée librement entre chargeurs et armateurs mais est, au contraire, imposée par ces derniers. (*Très bien! très bien!*)

Quoi que prétendent certains de nos armateurs, ils ne sont pas en mesure de satisfaire la totalité des besoins de la Côte occidentale d'Afrique. Aucune marine au monde ne peut satisfaire seule aux échanges de ses nationaux! M. Jacques Chastellain, aujourd'hui ministre des travaux publics, ministère auquel est rattachée notre marine marchande, le constatait lui-même le 20 février 1948 — et j'espère bien qu'il viendra jeudi prochain, ainsi qu'il l'a promis, nous le confirmer — quand il déclarait à l'Assemblée nationale:

« J'indique que la flotte française a transporté, en 1936, 42 p. 100 du tonnage français, soit 40,75 p. 100 du tonnage importé et 53 p. 100 du tonnage exporté. Parallèlement, la marine anglaise, qui était alors la première du monde, transporta 50 et 55 p. 100 des importations et des exportations de son pays. »

Et M. Chastellain de poursuivre:

« Je noterai encore que, dans le rapport auquel a fait allusion l'un de nos collègues, l'amiral Land réclame, comme aboutissement du programme naval pour les Etats-Unis, une flotte marchande suffisamment puissante pour assurer 50 p. 100 du commerce par mer des Etats-Unis. »

« J'en conclus donc que n'importe quel pays, eût-il la flotte la plus puissante, ne peut avoir la prétention, étant donné la complexité du commerce maritime, l'enchevêtrement des transports d'importation et d'exportation, de dépasser un certain chiffre de tonnage que j'estime... » — c'est toujours M. Chastellain qui parle — « ...à 50 ou 60 p. 100 au maximum du total de ses échanges commerciaux. »

Ainsi, de l'avis même du ministre et cela malgré la reconstruction, à une cadence sans précédent, de notre flotte marchande, il ne saurait être question d'assurer, sous notre seul pavillon, la totalité des transports intéressant l'Union française. Par conséquent, vous le comprenez aisément, nombre d'usagers se trouvent dans l'obligation de recourir aux services des navires étrangers. Pour l'évacuation de leurs produits, ils ne peuvent attendre le bon vouloir de nos compagnies, tout retard de chargement se traduisant par des dépenses très élevées.

Mais alors ils risquent de perdre ce fameux primage de fidélité, les armateurs étant seuls juges de leur constance puisqu'ils se sont arrogé — ne l'oublions pas — le droit d'accorder ou de refuser l'autorisation de chargement sur un navire n'appartenant pas à la conférence.

Mes chers collègues, d'éminentes personnalités politiques et administratives d'Afrique nous confiaient dernièrement ce qu'elles pensaient des problèmes que nous venons d'évoquer devant vous. Elles nous disaient en substance ceci:

« L'action des comités de trafic, les taux du fret intercolonial et le « primage de fidélité » aboutissent à faire peser une véritable dictature de nos grands armements sur les transports de la côte occidentale d'Afrique en particulier et constituent un facteur certain de hausse du coût de la vie dans les territoires africains. »

Nous ajouterons à notre tour que le maintien de ce monopole ne peut être qu'extrêmement préjudiciable aux intérêts des populations de l'Union française.

Toutefois, il ne faut pas se leurrer: la véritable raison qui pousse ceux qui proposent la reconduction des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948, raison qu'ils n'avouent pas, est d'accorder une subvention déguisée à notre armement.

Cette subvention est peut-être nécessaire, et, dans ce cas, nous sommes prêts à nous pencher sur ce problème afin de le résoudre au mieux des intérêts de notre pavillon. Mais ce n'est pas la question que nous débattons aujourd'hui. Cependant, dès à présent, nous tenons à affirmer que, si une subvention doit profiter à un secteur de l'économie de l'Union française, il appartient à l'ensemble de la collectivité de cette Union d'en supporter les sacrifices, car c'est ressusciter le pacte colonial, car c'est commettre une profonde injustice — injustice que l'on retrouve malheureusement trop souvent dans les relations économiques entre la métropole et ses territoires d'outre-mer — que de faire peser la plus grosse partie du poids de cette subvention sur les populations non métropolitaines, obligées d'incorporer dans leur prix de revient le montant de frets excessifs.

Cela notre Assemblée ne peut l'admettre.

Il est donc urgent et indispensable de mettre un terme à tous ces errements. Notre armement doit se persuader de cette vérité: l'heure est venue pour lui de faire les efforts nécessaires pour se créer une clientèle dont la « fidélité » résultera, non de mesures arbitraires, mais des avantages qu'il sera capable de lui offrir. Or ces avantages peuvent se résumer par ces mots:

« Les transports les plus rapides aux meilleurs prix. »

Notre rapport cependant serait incomplet et n'aurait aucun caractère constructif si nous ne tenions pas compte des éléments autres que le fret, qui s'ajoutent dans l'établissement des prix de revient de la production. Nous manquerions aussi d'objectivité et de mémoire si nous ne rappelions pas certains travaux déjà conduits par notre Assemblée pour nous efforcer de présenter au Gouvernement une proposition de résolution traitant de l'ensemble de la question, et préconisant des solutions susceptibles de résoudre les difficultés que nous signalons.

Notre Assemblée a approuvé à une immense majorité, le 9 juin 1949, une proposition de MM. René Moreux, Schmitt et Schock, et des membres du groupe du mouvement républicain populaire, proposition rapportée par un de ses co-auteurs, notre collègue M. René Moreux.

Proposition et rapport comportaient, en particulier, une étude très complète des conditions dans lesquelles les produits africains étaient transportés dans la métropole. Proposition et rapport constataient également que la production des territoires d'outre-mer, du moins dans son immense majorité, était incapable de soutenir la concurrence étrangère.

Pour la revigorer, des remèdes s'avéraient indispensables. Mais pour éviter tout empirisme, notre Assemblée, à la demande du rapporteur, confiait à des commissions d'études spécialisées le soin de les administrer.

Soyons précis: ces « commissions d'études spécialisées » étaient envisagées dans le cadre de la loi du 28 février 1948. Elles devaient fonctionner au sein du conseil supérieur de la marine marchande. Cinq commissions étaient prévues, à savoir: pour l'Algérie, pour la Côte occidentale africaine, Antilles et côte ferme, Madagascar, Comores et Réunion et enfin Océanie.

Dans chacune de ces commissions devaient être représentés à égalité:

D'une part, les armateurs, les entreprises patronales auxiliaires de l'armement, les manutentionnaires, les transports ferroviaires, aériens et routiers.

D'autre part, par le canal des organisations syndicales ou coopératives, toutes les parties intéressées, notamment:

Le personnel des compagnies de navigation;

Le personnel des ports et docks;

Les producteurs et commerçants d'outre-mer, à condition que soient respectés les intérêts de toutes les catégories de producteurs et de commerçants, lorsque ceux-ci se distinguent notamment par leur rôle économique, leur forme d'association ou leurs origines ethniques, des autres catégories de producteurs et de commerçants;

Enfin, les assemblées territoriales des départements et territoires d'outre-mer, les chambres de commerce et d'agriculture de la métropole, des départements et territoires d'outre-mer.

Mais dans l'esprit de notre Assemblée ces commissions d'études spécialisées devaient permettre deux choses:

D'abord, d'assurer la régularité des rotations, et cela en toutes circonstances, en rationalisant l'évacuation des produits et les importations des territoires d'outre-mer;

Enfin, d'établir des tarifs de fret équitables.

Le rapport de M. René Moreux sur cette proposition remonte déjà à un an. Depuis cette date la situation en matière de transport maritime — et nul ne peut le contredire — s'est considérablement améliorée quant au tonnage.

Il n'y a plus pénurie de produits, pénurie qui existait encore en partie il y a douze mois.

De plus, la libération des échanges que notre Assemblée étudie à l'heure présente, fait que nous devons regarder tous ces problèmes sous des angles nouveaux, afin de leur trouver des solutions adéquates.

D'autre part, hélas! il nous faut bien noter, une fois de plus, que le Gouvernement n'a donné aucune suite à cette proposition dont nous venons de rappeler la teneur.

Le ministère de la marine marchande qui, par ce moyen, avait la possibilité de jouer un rôle important dans l'économie de l'Union française s'en est, mes chers collègues, complètement désintéressé. Si bien que les commissions d'études spécialisées dont nous venons de parler n'ont jamais été créées!

Leur nécessité, à notre sens, se fait pourtant vivement sentir! Nous dirons même que leur existence, dans l'état actuel de l'évolution de l'économie mondiale, présente un caractère d'une impérieuse urgence. Leurs attributions devraient même être élargies pour s'étendre, afin de les englober, à toutes les activités qui, allant du producteur au consommateur, peuvent jouer sur le prix de vente.

Mais voyez-vous, mes chers collègues, l'inadmissible carence du ministère de la marine marchande, et la nécessité où nous nous trouvons aujourd'hui de donner à ces « commissions d'études spécialisées » une compétence très étendue, nous amène à faire certaines suggestions nouvelles.

A notre sens, la loi du 28 février 1948 ne doit plus être un cadre dans lequel ces « commissions d'études spécialisées » auront à travailler. Il ne s'agit pas, en effet, de se limiter seulement au problème du fret.

Par ailleurs, le conseil supérieur de la marine marchande n'est pas un organisme qui offre à l'outre-mer toutes les garanties souhaitables.

En effet, si nous examinons sa composition, nous remarquons qu'il comprend, sur un total de 29 membres, un représentant du ministre de la France d'outre-mer; et maintenant nous citons le texte organique: « une personnalité plus particulièrement qualifiée par sa connaissance des affaires de la France d'outre-mer » mais personnalité d'ailleurs désignée, disons-le tout de suite, par le ministre des travaux publics et des transports, dont dépend la marine marchande.

Dans ces conditions, nul ne peut soutenir que le conseil supérieur de la marine marchande est un organisme où les intérêts des populations d'outre-mer sont vraiment protégés.

Mais le fait que ces « commission d'études spécialisées », dont nous demandons instamment la création rapide, auront à connaître de problèmes multiples posés par des activités diverses dans des secteurs géographiquement souvent opposés, et rattachés administrativement à des départements ministériels différents, ne nous permet pas d'envisager de les placer sous l'égide d'un ministère déterminé.

Et pourtant, direz-vous, il nous faut bien les faire dépendre d'un organisme central. Evidemment. Aussi nous ne voyons qu'un organisme capable d'animer ces commissions d'études spécialisées, à savoir: la présidence du conseil.

C'est pour ces motifs que votre commission du plan, de l'équipement et des communications vous demande d'adopter la proposition dont M. le président vous donnera lecture. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. René Moreux.

M. René Moreux. Mes chers collègues, la proposition 45, du groupe socialiste et apparentés, présentée par nos collègues MM. Tétau, Alduy, Racine Mademba, et rapportée par M. Tétau au nom de la commission du plan de l'équipement et des communications, a abouti à une proposition de synthèse qui a recueilli l'unanimité de vos commissaires, les communistes et leurs apparentés s'étant toutefois abstenus.

Cette heureuse unanimité a été obtenue grâce aux précisions qui ont été insérées dans la proposition initiale.

Un grand nombre de commissaires, en effet, ont tenu à souligner que le fret n'était qu'un des éléments du prix de revient et souvent un des moins élevés, sauf pour les bois.

Déjà à cette tribune, le 25 juin 1948, lors de la discussion du monopole de pavillon, j'ai rappelé que, pour un kg d'oranges vendu à Paris 90 francs au détail, le fret maritime n'était, à cette époque, que de 4 francs 70. Actuellement, les frets du café, du cacao et du coton ne représentent, en général, que 2 à 3 p. 100 des prix C. A. F. des marchandises. Il serait donc absurde de vouloir abaisser le coût des marchandises coloniales en agissant seulement sur les frets.

La proposition initiale de nos collègues socialistes a, pour cette raison, été transformée, au sein de votre commission, en une proposition englobant le problème de la production, de la distribution des importations et des exportations coloniales.

Elle affirme dès le début, avec force, que notre Assemblée veut que l'Union française possède une marine prospère, ce qui devrait détruire la légende d'après laquelle cette Assemblée serait systématiquement hostile à notre marine marchande.

C'est dans cette perspective que votre commission a tenu à inclure, à côté d'autres précisions, la proposition 153 que notre Assemblée a adoptée le 9 juin dernier demandant la création de commissions d'études spécialisées pouvant seules mettre de l'ordre dans l'anarchie présente de la production et de la distribution.

Comme je l'ai plusieurs fois affirmé à cette tribune, il est impossible de trouver des solutions valables à ces questions tant qu'on se refusera à regarder les faits avec l'unique souci d'arriver à la vérité si désagréable soit-elle.

Pour rester dans le domaine maritime, l'armement se plaint que l'Etat, au lieu de subventionner directement nos chantiers maritimes, dont les prix sont supérieurs à ceux des chantiers étrangers — et nos chantiers démontrent qu'il ne peut en être autrement — les subventionnait indirectement dans le passé en faisant transiter par les caisses de l'armement les subventions du crédit maritime qui, en fait, aboutissaient à la construction navale.

L'armement se plaint aujourd'hui de ce que, en l'absence de tout crédit maritime, il supporte seul le prix des constructions navales en France. Ce surprix des constructions neuves, comme celui des réparations en France, est incontestablement un lourd handicap pour notre flotte de commerce, dont les prix de revient sont forcément plus élevés que ceux des marines marchandes britannique et scandinave par exemple. Au taux de 4 p. 100 pour les assurances sur corps, un surprix de 20 millions pour un bateau se répercute par une surcharge annuelle de 800.000 francs pour l'assurance seule, et de 1 million pour l'amortissement supplémentaire, soit une surcharge globale de 1.800.000 francs par an. D'ailleurs, suivant leur tonnage et leur spécification, les surprix sont d'ordinaire beaucoup plus considérables. S'ils atteignent 100 millions, l'armement doit supporter 4 millions supplémentaires pour l'assurance sans compter les intérêts bancaires des sommes empruntées et les amortissements plus élevés.

L'armement métropolitain supporte aussi les très lourdes conséquences de la position géographique de la métropole, dernier cap de l'Europe sur l'Atlantique.

La plupart des navires étrangers concurrents des nôtres partent des rives les plus septentrionales de l'Europe pour pratiquer le cabotage international de port à port avant de quitter le Vieux monde pour le long cours. Les nôtres, au contraire, appareillant de nos ports, voient entrer dans nos bassins les navires étrangers, riches de leur cueillette nordique.

Par leur nombre et leurs offres de fret en baisse, pour obtenir des compléments de chargement, ces concurrents avilissent

les prix de fret très souvent au-dessous des prix de revient, et enlèvent ainsi à notre flotte de commerce une grande partie des cargaisons internationales.

Mais en dehors de ces désavantages qui tiennent à la situation géographique de la France et contre lesquels nous ne pouvons rien, notre marine marchande en subit d'autres qui sont des séquelles de la guerre. Je ne parlerai que du plus grave qui tient à la façon dont est financée la reconstruction de notre flotte de commerce, question terriblement actuelle.

Lorsque l'Etat l'avait affrétée globalement par la charte-partie du 15 septembre 1940, il avait été convenu que les armateurs auraient droit au remplacement de leurs navires perdus pendant la guerre, exactement comme le propriétaire d'un immeuble sinistré a droit à sa reconstruction.

Les détails de cette reconstruction ont été précisés dans un avenant du 5 mai 1940 à la charte-partie de 1940 dont je viens de parler, et dans un protocole d'application signé le même jour.

Schématiquement, voici les grandes lignes de ces textes essentiels si peu connus du grand public. Je vous les signale de façon que vous connaissiez à fond la question si complexe de notre marine marchande.

Chaque armateur ou groupe d'armateurs pouvait présenter jusqu'au 1er juin 1949 ses demandes de navires de remplacement.

Il s'engage à payer deux soultes: une soulte d'âge et une soulte de caractéristiques.

La soulte d'âge s'explique facilement, puisque dans la plupart des cas, l'Etat remplace un navire âgé, en partie ou totalement amorti, par un navire neuf. Il est cependant important de remarquer que le propriétaire d'un immeuble sinistré ne paye pas de soulte d'âge, même si son immeuble sinistré était vétuste. S'il reconstruit un immeuble « à l'identique » — c'est-à-dire exactement semblable à l'immeuble sinistré — il recevra gratuitement un immeuble neuf à la place de l'ancien.

Notre flotte de commerce est donc, dès le début, désavantagée par rapport aux sinistrés terrestres.

On prend, pour déterminer la soulte d'âge, le prix international du navire perdu calculé en décembre 1946 et on défalque de ce prix des annuités théoriques d'amortissement depuis la construction du bateau jusqu'à sa perte effective. Les amortissements théoriques adoptés sont de 3 p. 100 l'an pour les cargos, 3,50 p. 100 pour les pétroliers et les bananiers, 4 p. 100 pour les paquebots et les mixtes.

Après défalcation de cette somme du prix du navire ramené au cours de décembre 1946, on obtient une certaine somme qui est portée au crédit de l'armement. La différence entre le prix réel du navire de remplacement et le prix ainsi obtenu s'appelle la soulte d'âge. Elle n'a donné lieu à aucune difficulté entre l'Etat et l'armement.

Il n'en est pas de même pour la soulte de caractéristiques. Celle-ci est en effet beaucoup plus difficile à fixer. Il va de soi qu'un armateur ayant à reconstruire un bateau profite de cette reconstruction pour apporter des améliorations. Il augmente la vitesse, modifie en conséquence les formes du navire et passe souvent de la machine à vapeur au moteur. Les sinistrés terrestres, lorsqu'ils reconstruisent leurs usines anciennes, agissent pareillement, mais, eux, peuvent suivre, dès le commencement de leurs travaux de modernisation, le marché intérieur du bâtiment et de la mécanique, tandis que l'armement ne peut, lui, que constater et subir l'évolution des prix mondiaux des constructions navales.

Les soultes de caractéristiques sont calculées provisoirement lors de l'établissement de la créance de l'armateur. Le prix des navires de remplacement est fixé d'après la valeur de reconstruction en France — donc plus cher qu'aux cours mondiaux — en décembre 1946. L'armateur, ou le groupe d'armateurs, doit à l'Etat la différence entre la valeur du navire neuf et la valeur de son ancien bateau ramenée au cours de décembre 1946.

Cette opération donne une première soulte de caractéristiques. Comme le prix de la construction navale a augmenté très sensiblement depuis le 1er janvier 1947, la soulte de caractéristiques est actuellement d'environ 2, c'est-à-dire qu'un bateau valant alors 100 millions en vaut maintenant 200.

Les payements de cette soulte de caractéristiques s'effectuent de la façon suivante: 15 p. 100 au comptant, à la remise du navire; 15 p. 100 un an plus tard et le reste, soit 70 p. 100, en quatorze annuités.

Mais ce qui cause une grande inquiétude à l'armement, c'est que l'Etat s'est réservé de fixer définitivement les soultes de caractéristiques après l'achèvement complet de la reconstruction de la flotte marchande, c'est-à-dire après la remise du dernier navire du programme.

Il sera alors procédé à un nouveau calcul des soultes en fonction des prix réellement payés par l'Etat, tant en France qu'à l'étranger. Le rapport sera établi entre l'ensemble des prix effectivement payés et le total des valeurs correspondantes qui avaient été trouvées pour le mois et l'année de référence: décembre 1946.

La soulte définitive sera alors obtenue en multipliant la soulte provisoire, déjà notifiée à l'armement, par le nouveau coefficient ainsi obtenu.

L'armement se plaint à juste titre de ce que, pour le calcul de ce coefficient, on fait état du prix global de la flotte de commerce, c'est-à-dire indifféremment des paquebots, des mixtes, des pétroliers, des bananiers et des simples cargos, si bien que le simple cargo supportera un coefficient de soulte qui tient compte de la reconstruction de la flotte de paquebots comportant une large part d'aménagements de luxe auxquels l'armement cargo est complètement étranger. Entrera également dans le calcul de cette soulte la reconstruction de tous les autres navires spécialisés, mixtes avec frigorifique, bananiers, pétroliers et câbliers.

Il était nécessaire, mes chers collègues, de vous donner ces quelques détails techniques pour que vous mesuriez la différence existant entre la légende d'un armement auquel on offrirait gratuitement des unités ultra modernes et l'angoissante réalité.

Certains armements, qui escomptaient ne devoir payer qu'une dizaine de millions de soulte, voient ces soultes déjà comptabilisées 100 millions, et ils ne sauront que vers 1955, après la reconstruction totale de la flotte, ce qu'ils devront effectivement payer à l'Etat.

La quasi-totalité de nos armateurs ont ainsi, suspendue au-dessus de leur tête, l'épée redoutable de Damoclès.

Seuls les très prudents ont renoncé à reconstruire tonne par tonne toutes leurs flottes pour que deux ou trois de leurs cargos non remplacés payent les soultes de caractéristiques des bateaux reconstruits. Un grand nombre d'armateurs auront, d'une façon certaine, de très graves difficultés de trésorerie.

C'est cette situation particulière de notre armement qu'a voulu souligner votre commission en proclamant qu'elle veut une marine marchande prospère, même s'il fallait l'aider, ainsi que le rapportait notre collègue M. Tétau. Mais votre commission a voulu prendre à l'armement ses propres arguments pour exposer les siens.

Si la flotte de commerce doit être maintenue en équilibre par des subventions de quelque nature que ce soit, vos commissaires ont estimé que ces subventions ne devaient pas être supportées par l'Union française d'outre-mer seule, mais par l'Union française tout entière.

M. le rapporteur. Très bien!

M. René Moreux. Votre Assemblée avait déjà adopté, le 9 juin dernier, le principe de réunir dans des commissions spécialisées tous les intérêts en présence. Elle insiste pour qu'elles soient créées.

Puisque le ministre chargé de la marine marchande n'a pas compris qu'il y avait là une occasion unique de valoriser le conseil supérieur de la marine marchande — mais le veut-on vraiment? — ainsi que le faisait remarquer notre collègue M. Tétau, votre Assemblée demande que ces commissions soient rattachées à la présidence du conseil.

Les faits — car eux seuls comptent et non les théories — prouvent surabondamment la nécessité de ces coordinations, qu'ont si longtemps faites à leur profit les trusts et les conférences de toutes sortes.

C'est ainsi que pour ne citer que deux exemples récents, le problème complexe du liège vient de recevoir des solutions satisfaisantes à la suite d'une conférence dont le plan avait été arrêté par M. Bourrillon, du ministère des affaires économiques.

Ce fonctionnaire éminent avait posé à la conférence, qui réunissait tous les intéressés à la production, à la vente et à l'évacuation du liège de l'Union française, les quatre questions essentielles suivantes:

1° La production du liège africain doit-elle être réservée par priorité aux industriels d'Afrique du Nord?

2° La métropole peut-elle, dans la conception d'Union française où elle se meut, importer de l'étranger des produits que les territoires d'outre-mer peuvent lui fournir, à qualité et à prix égaux?

3° La fixation des contingents adoptés dans les accords commerciaux est-elle affaire purement métropolitaine ou de coopération franco-africaine ?

4° Les industries d'Afrique du Nord peuvent-elles prétendre, pour certaines de leurs fabrications et dans certains cas, à participer aux contingents ouverts par les accords ?

La question maritime fut bien évoquée, mais à sa place, souvent comme une question subsidiaire en l'espèce.

La solution n'a pu être trouvée que dans une perspective d'ensemble.

L'intérêt de cette conférence a été tel que les ministères des affaires économiques et de l'agriculture songent à lui donner un caractère permanent.

L'autre exemple qui nous ramène au cœur du problème que nous avons à traiter est la reconstitution volontaire, au début de ce mois, de ce comité consultatif des transports nord-africains que voulait bien rappeler notre collègue M. Tétau et que je définissais en ces termes à cette tribune, le 8 juin dernier:

« Le « comité consultatif des transports nord-africains » fut une initiative privée dont on tint l'Etat soigneusement à l'écart, donc jugée nécessaire par les intéressés eux-mêmes.

« C'est parce qu'en 1935 l'évacuation des produits nord-africains se faisait dans un chaos désastreux, préjudiciable à tout le monde, aux producteurs, aux consommateurs, à l'armement, aux chemins de fer métropolitains et nord-africains, comme aux transitaires et aux manutentionnaires, que les intéressés au trafic nord-africain décidèrent de se réunir en une conférence pour remettre la machine en ordre.

« Donc, lorsqu'on s'efforce de présenter l'institution des comités de trafic que nous proposons comme une dangereuse manifestation dirigiste, cette assertion est démentie par les faits eux-mêmes.

« Si l'on dit que l'Etat était soigneusement écarté des délibérations du « comité consultatif des transports nord-africains », nous rappelons qu'il était officieusement, mais très étroitement, tenu au courant de ce que le comité avait décidé, car l'Etat est le gardien naturel de l'intérêt général, et les promoteurs du comité consultatif l'ont reconnu. En réalité, nous ne faisons rien, nous ne faisons que redonner vie à une institution qui a fait ses preuves, et nous l'étendons simplement à d'autres directions de trafic.

« Nous voulons que l'expérience volontaire et privée du « comité consultatif des transports nord-africains » ne soit pas perdue. Nous relevons un flambeau qu'il est possible et nécessaire de relever, car c'est là le deuxième point sur lequel nous devons attirer votre attention: les résultats obtenus par celui-ci ont été remarquables. »

Les intéressés pensent bien comme nous, puisqu'ils ont ressuscité eux-mêmes le comité.

Pour que l'évacuation de la production de l'Algérie se fasse de façon normale, il faut, en effet, réunir autour d'une même table:

Les producteurs, qui donnent leur plan de production et leur rythme d'évacuation;

Les transporteurs ferroviaires sur route ou par air, qui prennent leurs dispositions en fonction de ce rythme d'évacuation;

Les transitaires et les armateurs maritimes, qui en font autant en ce qui les concerne.

Les producteurs peuvent dire à tous les intermédiaires leurs desiderata et, éventuellement, leurs doléances;

Le matériel offert est-il bien adapté ?

Les ruptures de charge dans les ports métropolitains ou coloniaux sont-elles aussi légères que possible ?

Les magasins ont-ils des stocks en quantités suffisantes pour suivre le rythme de chargement du navire ?

Les magasins ont-ils tous les perfectionnements nécessaires à la bonne conservation et à la bonne manutention rapide des produits entreposés ?

On ne peut pas traiter la question économique autrement que par la synthèse de la multitude de ses éléments.

L'armement l'a reconnu lui-même, puisqu'il a — de lui-même, sans pression de l'Etat — conçu en 1935 et mis sur pied ce comité consultatif nord-africain, qui a été, dans le passé, une si belle réussite et qui — j'en suis sûr — le sera également dans l'avenir.

Mais certains armateurs rétorquent: « Le comité consultatif nord-africain peut réussir, parce qu'il travaille à l'intérieur du monopole de pavillon entre la France et l'Algérie.

« Des comités semblables sont impossibles sur les autres routes maritimes de l'Union française parce que les armements étrangers s'y interfèrent. »

Nous croyons au contraire qu'une entente étroite sur ces lignes entre producteurs, importateurs, exportateurs, manutentionnaires, transporteurs routiers et ferroviaires, douanes et armateurs est plus nécessaire que sur la route franco-algérienne.

Tous les experts économiques du monde sont d'accord pour dire que nous sommes entrés dans une crise universelle plus ou moins larvée pour certains secteurs et que nous sommes à la veille d'y entrer pour d'autres.

C'est le cas de l'industrie maritime.

L'humanité refait, à chaque étape de son existence, les mêmes expériences. Nous revivons pour toutes les marines marchandes, les mêmes phénomènes qu'après la guerre 1914-1919.

Le tonnage-navire offert, comme le rappelait notre rapporteur M. Tétau, dépasse de loin le tonnage marchandises à transporter.

Les navires de « tramping », ceux qu'on appelle les « vagabonds » parce qu'ils n'ont aucune obligation de régularité ni pour les parcours, ni pour les dates de touchées, se précipitent là où on leur signale qu'il y a du fret à charger, tantôt à la Plata, tantôt au Cap, tantôt en Extrême-Orient; ils cherchent à dépister le fret comme un chien-courant le gibier.

Or, que veut le chargeur pour l'évacuation de ses produits ? Des départs à date fixe, la régularité des touchées. Seuls les navires de lignes régulières sont susceptibles de lui donner satisfaction.

C'est l'évidence même pour les denrées périssables comme les bananes, les agrumes et les primeurs. Mais c'est vrai aussi pour les chargements partiels de produits non périssables.

Seules, les cargaisons complètes peuvent s'accommoder des tramps. Si un lot de café, de cacao ou d'arachides attendait le bon plaisir du tramp, il ne pourrait même pas s'offrir, car l'acheteur n'achète pas en dehors du temps; il veut savoir à quelle date il pourra lui-même posséder la marchandise, soit pour la transformer, soit pour la détailler.

La marchandise, en admettant qu'elle ne saurait se détériorer, se grèverait d'intérêts, ce qui gonflerait son prix, et un producteur a besoin de toucher le plus rapidement possible le fruit de son travail quand il commercialise sa marchandise.

Les ententes que nous proposons entre tous les participants au trafic d'une denrée ou d'une région, ont pour but d'assurer dans l'équité, la répartition des charges que supportent finalement le consommateur ou l'utilisateur; le bon fonctionnement du stockage, la bonne évacuation et la distribution de la marchandise, la régularité des touchées du bateau, sans lesquelles, nous le répétons, aucune exploitation ne peut s'établir sur des bases solides.

C'est une dérision et une calomnie que d'affirmer que notre Assemblée veut, en demandant cette constitution logique, ruiner l'armement.

M. le rapporteur. Très bien!

M. René Moreux. Elle pense, au contraire, que ces groupements spécialisés soit par nature du fret, soit par région, amèneront tous les participants à ces trafics à s'entendre étroitement, que les producteurs garantiront des volumes d'évacuation raisonnés que nos armateurs pourront offrir des frets équitables et promettre la régularité étant donné les engagements contractuels pris par les producteurs, que, justement, les armateurs étrangers n'ayant pas avec la production ou avec les importateurs ces contacts étroits, seront pénalisés.

Rattachés à la présidence du conseil — car les groupements que nous envisageons touchent à tous les ministères et je reconnais que cette solution est infiniment meilleure que celle qui les rattachait au Conseil supérieur de la marine marchande — ces groupements, dont l'armement ne sera qu'un facteur, lui assurera une fidélité des chargeurs d'outre-mer beaucoup plus solide que l'ancienne parce qu'elle sera basée sur la compréhension et la solidarité.

Nous insistons sur ce point: rien de solide ne se fera dans l'Union française en dehors d'une solidarité totale. C'est pourquoi le groupe du mouvement républicain populaire, fidèle à sa doctrine, votera dans sa nouvelle rédaction la proposition qui vous est soumise. (*Vifs applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il encore la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de la proposition.

(L'Assemblée consultée décide le passage à la discussion de la proposition.)

M. le président. Je donne lecture de la proposition:

« L'Assemblée de l'Union française, soucieuse des légitimes intérêts des consommateurs et des producteurs, tant de la métropole que des départements et des territoires d'outre-mer;

« Désireuse de tout mettre en œuvre pour élever, grâce à une économie prospère, le niveau de vie de toutes les populations de l'Union française;

« Invite le Gouvernement à ne prendre aucune mesure tendant à reconduire directement ou indirectement les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948 ou qui empêcherait la libre concurrence des frets maritimes;

« Mais, soucieuse également de maintenir prospère une flotte marchande de l'Union française;

« Reconnaissant la complexité des problèmes de la production, du transport et de la distribution des produits exportés des territoires d'outre-mer ou qui y sont importés;

« Pleinement consciente aussi que le transport n'est qu'un des éléments de ce problème et que le cadre de la loi du 28 février 1948 sur l'organisation de la marine marchande ne permet pas une étude approfondie de l'ensemble des problèmes que posent les échanges commerciaux à l'intérieur même de l'Union française,

« Demande au Gouvernement — conformément à la proposition que l'Assemblée de l'Union française a adoptée dans sa séance du 9 juin 1949 — de créer à la présidence du conseil cinq commissions d'études spécialisées:

« *a*) Algérie;

« *b*) Côte occidentale d'Afrique;

« *c*) Antilles et côte ferme;

« *d*) Madagascar, Comores, la Réunion;

« *e*) Océanie,

où seraient représentés à égalité:

« D'une part, les armateurs, les entreprises patronales auxiliaires de l'armement, les manutentionnaires, les transports ferroviaires, aériens et routiers;

« D'autre part, par le canal des organisations syndicales ou coopératives, toutes les parties intéressées, notamment:

« 1° Le personnel des compagnies de navigation;

« 2° Le personnel des ports et docks;

« 3° Les producteurs et commerçants d'outre-mer, à condition que soient respectés les intérêts de toutes les catégories de producteurs et de commerçants, lorsque ceux-ci se distinguent notamment par leur rôle économique, leur forme d'association ou leur origine ethnique, des autres catégories de producteurs et de commerçants;

« Et enfin les assemblées territoriales des départements et territoires d'outre-mer, les chambres de commerce et d'agriculture de la métropole, des départements et territoires d'outre-mer.

« Ces commissions d'études spécialisées proposant toutes mesures permettant de rationaliser l'évacuation des produits et les importations des pays de l'Union française, notamment par:

« *a*) La régularité en toutes circonstances des rotations de navires;

« *b*) L'établissement de tarifs de fret équitables.

« Ces commissions d'études spécialisées devront éventuellement proposer toutes mesures propres à compenser les sacrifices imposés dans l'intérêt des territoires d'outre-mer ou de la métropole à telle catégorie des participants à la production, au transport et à la distribution des produits importés ou exportés. »

Je dois faire connaître à l'Assemblée que M. le ministre des travaux publics, qui a répondu à une question orale de M. Catrice au début de cette séance, m'a fait connaître qu'il serait désireux d'intervenir dans ce débat au nom du Gouvernement et en son nom personnel.

Or, les convenances de M. le ministre des travaux publics ne lui ont pas permis, appelé qu'il était à l'Assemblée nationale, de rester jusqu'à la fin de la présente séance.

En conséquence, avant qu'intervienne le vote, je propose à l'Assemblée, sous réserve de l'avis de la commission, de renvoyer cette affaire en tête de l'ordre du jour de jeudi afin que l'Assemblée puisse entendre la communication de M. le ministre des travaux publics.

Quel est l'avis de la commission ?...

M. le président de la commission. La commission est favorable à cette proposition.

M. le président. Par conséquent, je demande à l'Assemblée de bien vouloir se prononcer sur le point suivant: désire-t-elle, afin de pouvoir entendre jeudi M. le ministre des travaux publics, suspendre la discussion, la discussion générale étant close ?

(L'Assemblée, consultée, se prononce pour la suspension de la discussion.)

M. le président. L'ordre du jour de jeudi portera donc la discussion d'urgence de la proposition de MM. Tétau, Alduy et Racine Mademba.

— 8 —

PROCLAMATION DES MEMBRES DES COMMISSIONS

M. le président. Conformément à l'article 24 du règlement, il a été procédé à l'affichage des listes des candidats aux dix commissions générales, à la commission du règlement et des pétitions et à la commission d'instruction.

Le délai d'une heure est expiré.

En conséquence, je proclame:

Membres de la commission des affaires culturelles:

MM. Ahmed Kotoko, Mlle Allemandi, MM. Bégarra, Bilavarn Khoun, Bizot, Borrey, Boubou Hama, Bouda, Paul Catrice, Cianfarani, Coulon, Donnat, Gervain, Griaule, Hazoumé, Jousselin, Kemajou, Lachenal, Mlle Lafon, MM. Laurin, de La Vasselais, Lechani, Mademba, Mme Malroux, MM. de Peretti, Raphaël-Leygues, Sar Diawar, Voca, Mme la Princesse Yukanthor; (un siège est réservé à un conseiller non inscrit).

Membres de la commission des affaires économiques:

MM. Alard, Aubert, Bocher, Boussenot, Charlier, Egreland, Estèbe, Giard, Djim Momar Gueye, Laforest, Meyer, Mignot, Montrat, René Moreux, Nguyen Huu Thuan, Nignan, Perier, Pieri, Reverbori, Rosfelder, Schmitt, Sim Var, Sousatte, Pheng Souvannavong, Tétau, Thémia, Tran Thien Vang, Vanier Vendenboomgaërde, Vignes.

Membres de la commission des affaires financières:

MM. Antonini, Blachette, Boluix-Basset, Boukheloua, Charlier, Comiti, Coquart, Curabet, Darlan, Louis Delmas, Diarra Tiemoko, Diop Babakar, Ebédé, Léon, Michard-Pellissier, Mitterrand, René Moreux, Ouedraogo, Pann Yung, de Peretti, Piot, Sar Diawar, Sok Chhong, Sylvestre, Thémia, Thomas, le général Tubert, Vendenboomgaërde (deux sièges sont réservés à deux conseillers non inscrits).

Membres de la commission des affaires sociales:

M. Bégarra, Mlle Bertrand, MM. Bidet, Boiteau, Borrey, Mme Caffot, MM. Camprasse, Carroué, Paul Catrice, Chassiot, Chekkal Daho, Corval, Coulibaly, Daber, Georget, Diarra Tiemoko, Foccart, Gervain, Lapart, Mlle Le Ber, M. Le Guénédal, Mme Malroux, MM. Perier, Pialoux, Schleiter, Soppo Priso, Touré, Mme Marianne Verger, MM. Voca, Zinsou.

Membres de la commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts:

MM. Belabed, Bizot, Boiteau, Boubou Hama, Bouda, Alfred Bour, Mme Caffot, MM. Carroué, Cazelles, Cortinchi, Costes, Coulibaly, Ebédé, Djim Momar Gueye, Ibrahim Babikir, Kemajou, La Gravière, Le Brun Kéris, Mademba, Meyer, Monnet, Odru, Ouedraogo, Rosfelder, Rouleaux-Dugage, Saidou Djermakoye, Schock, Sok Chhong, Viniger (un siège est réservé à un conseiller du groupe du Viet-Nam).

Membres de la commission de la défense de l'Union française:

MM. le lieutenant-colonel Bichon, Boutbien, le général Chevance-Bertin, Daber, Darlan, le général Delmas, Do Hu U Thinh, Dorange, Esnault, Foccart, Gaignard, Gaudart, Gentet, Georget, Lachenal, Laurent-Eynac, Lévy, Mme Emilienne Moreau, MM. Motais de Narbonne, le contre-amiral Moullec, Nguyen Van Ty, Nguyen Huu Thuan, le général Plagne, Raphaël-Leygues, Savary, Schleiter, Sim Var, le général Tubert, Vivier, Mme la Princesse Yukanthor.

Membres de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales:

MM. Abdesselam, Antonini, Arnault, Belabed, Boisdon, Boluix-Basset, Alfred Bour, Bourgarel, de Boysson, Chekkal Daho,

Ebédé, Giard, Ibrahim Babikir, Jousselin, Junillon, Mlle Lafon, MM. Lombardo, Michard-Pellissier, Morel, Motais de Narbonne, Nignan, Pialoux, Polycarpe, Randretsa, Omer Sarraut, Simon, Sousatte, Thonn Ouk, Touré, Vanier.

Membres de la commission du plan, de l'équipement et des communications:

MM. Ahmed Kotoko, Alard, Alduy, Mlle Allemandi, MM. Bilavarn Khoun, Boisdon, Boubou Hama, Cianfarani, Curabet, Louis Delmas, Egretaud, Gaudart, Georget, Gueye Momar Djim, Guyard, Jacobson, Junillon, Longuet, Meyer, René Moreux, Georges Riond, Schmitt, Schock, Sérot, Sylvestre, Tétau, Ton That Can, Touré, Tran Thien Vang, Ya Doumbia.

Membres de la commission de politique générale:

MM. Alduy, Max André, d'Arboussier, Mlle Autissier, MM. Barbé, Boussenot, Conombo, Coquart, Cortinchi, Corval, Coubèche, Darlan, Gentet, Juge, Lapart, Laurent-Eynac, Lechani, Mme Lefaucheux, MM. Lhuillier, Longuet, Lozeray, Mitterrand, Nguyen Huy Laï, Roulleaux-Dugage, Albert Sarraut, Soppo Priso, Ourot Souvannavong, Tétau, Tran Van Kha, Ya Doumbia.

Membres de la commission des relations extérieures:

MM. d'Arboussier, Barbé, Bidet, Boutbien, de Boysson, Charnay, Coubèche, Dumas, Esnault, Feix, Lautissier, Le Brun Kéris, Mme Lefaucheux, MM. Léon, Michard-Pellissier, le contre-amiral Moullec, Naroun, Nguyen Van Ty, Oudard, Pann Yung, de Péretti, Ramampy, Georges Riond, Rosenfeld, Omer Sarraut, Savi de Tové, Soppo Priso, Pheng Souvannavong, Ton That Can, Vignes.

Membres de la commission du règlement et des pétitions:

MM. Abdesselam, Max André, Antonini, Mlle Autissier, MM. le lieutenant-colonel Bichon, Alfred Bour, Bourgarel, Bua Kinh, Chassiot, Cortinchi, Coulibaly, Diop Babakar, Esnault, Georges, Juge, Laforest, Lautissier, Monnet, Naroun, Nguyen Huy Laï, Pieri, Polycarpe, Ramampy, Rosenfeld, Rosfelder, Savary, Savi de Tové, Sérot, Simon, Thévenin.

Membres de la commission de la comptabilité:

M. Antonini, Mme Caffot, MM. Cazelles, Cianfarani, Louis Delmas, Juge, Lautissier, Nignan, Ouedraogo, Schmitt, Thomas.

Membres de la commission d'instruction:

MM. Abdessalam, Arnault, Bégarra, Boluix-Basset, Alfred Bour, Bourgarel, Curabet, Diarra Tiémoko, Hazoumé, Laurin, Léon, Michard-Pellissier, Monnet, Odru, Rosenfeld, Savary, Schock, Simon, Sousatte, Viniger.

— 9 —

INCIDENT

M. le président. La parole est à M. Egretaud pour un fait personnel.

M. Egretaud. Mesdames, messieurs, j'interviens pour un fait personnel à la fin de cette séance parce qu'il ne m'a pas été permis de disposer de la même liberté qui avait été donnée à M. Laurent-Eynac pour fournir quelques observations au ministre, représentant le Gouvernement, venu répondre à un de nos collègues.

J'estime que, dans les circonstances que je viens de rappeler, j'étais en droit de dire, au nom du groupe communiste, à M. le ministre, que l'embarras dont il avait fait preuve dans sa réponse s'expliquait par des raisons autres que celles qu'il a données. L'attitude de son Gouvernement vis-à-vis de la décision du gouvernement de l'Union soviétique, qui a reconnu le gouvernement de la république démocratique du Viet-Nam, a en effet des raisons plus profondes que les objections juridiques dont le ministre a fait état.

En effet, l'Union soviétique, en reconnaissant le gouvernement Ho Chi Minh, accomplit exactement le même geste qu'en 1943, lorsqu'elle a reconnu le gouvernement de la France qui était celui de la Résistance française. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

C'est exactement pour les mêmes raisons qu'elle reconnaît le gouvernement Ho Chi Minh aujourd'hui, parce que l'Union soviétique est fidèle au principe du droit des peuples à disposer librement d'eux-mêmes, et à exister en tant qu'Etats indépendants.

M. Perier. Demandez l'avis des Polonais, des Tchécoslovaques...

M. Egretaud. Je voulais ajouter que cette décision découle d'une politique constante de paix suivie par l'Union soviétique, qui tend à établir avec tous les Etats, petits et grands, des relations d'amitié dans le respect entier de leur souveraineté nationale. (*Protestations et rires au centre.*) Si le pacte franco-soviétique est violé, ce n'est pas par l'Union soviétique...

M. Perier. C'est par la France, sans doute !

M. Egretaud. ...comme voulaient le faire croire les termes provocateurs de M. Riond, mais par le Gouvernement français (*Applaudissements à l'extrême gauche*) qui s'est livré aux provocations de Beauregard, et qui a souscrit, en violation des accords de Yalta et de Potsdam, à la formation d'une Allemagne militariste et revancharde de l'Ouest. (*Protestations au centre et à gauche.*)

M. La Gravière. Cela s'appelle un rappel au règlement !

M. Egretaud. Voilà ce que je voulais dire à M. le ministre. Je déclare également que, s'il a été obligé d'esquiver l'invite provocatrice de M. Riond, ce n'est pas parce que l'envie lui manquait de faire chorus avec lui, mais parce qu'il ne le peut pas, car il sent devant lui des forces invincibles, celles des peuples unis dans le camp de la paix !

M. La Gravière. La paix, oui !

M. Egretaud. C'est pourquoi le Gouvernement a été obligé de recevoir, par l'huissier de service et sans lever le petit doigt, la décision d'un gouvernement comme celui de la vaillante petite république de l'Albanie. (*Mouvements divers au centre.*)

Voilà exactement quelle est la situation de votre Gouvernement. (*Protestations au centre.*)

Pour conclure, je voulais ajouter que tous les peuples épris de paix...

M. La Gravière. La Russie en tête, avec la plus grosse armée du monde!

M. Egretaud. ...sauront faire échec à ceux qui, comme M. Riond et ses semblables, tentent des provocations bellicistes pour déclencher un nouveau conflit impérialiste. (*Interruptions au centre.*)

Comme on l'a vu en France, ces jours derniers, à l'occasion des assises nationales des combattants de la paix, ces forces, de plus en plus grandes, sont passées à l'action concrète de masse contre la guerre et les préparatifs de guerre. C'est pourquoi nous saluons également, et ce sera ma conclusion, la riposte magnifique du peuple vietnamien à la présence de la flotte américaine dans le port de Saïgon, ce qui prouve (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Protestations sur les autres bancs*) que le peuple vietnamien, comme le peuple français, est assez fort pour faire échouer les intrigues des fauteurs de guerre américains et de leurs valets français! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur Egretaud, vous sortez entièrement du sujet.

M. Thévenin. Salut au peuple de Saïgon qui a manifesté son attachement à Ho Chi Minh ! Il a montré qu'il était avec lui et non pas avec les traîtres à leur pays. (*Interruptions au centre et à gauche. — Bruit.*)

M. le président. M. Egretaud avait la parole, vous, vous ne l'avez pas ! Je vous prie de garder le silence.

L'incident est clos.

— 10 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Bourgarel un rapport fait au nom de la commission d'instruction sur une demande en autorisation de poursuites contre un membre de l'Assemblée de l'Union française. (N° 33, année 1950.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 79 et distribué.

— 11 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Jousselin un avis présenté au nom de la commission des affaires culturelles sur la proposition n° 291, année 1949, de M. Catrice, et des membres du mouvement républicain populaire, tendant à demander au Gouvernement de la République française: 1° de ratifier, au nom de toute l'Union française, après accord avec les Etats associés

et protégés, la convention internationale sur le génocide; 2° d'intervenir auprès de l'O. N. U. pour que soit élaboré un texte complémentaire sur le génocide culturel.

L'avis sera imprimé sous le n° 80 et distribué.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'Assemblée a précédemment décidé de tenir sa prochaine séance publique jeudi 23 mars, à quinze heures.

Je dois indiquer qu'à la demande de ses rapporteurs, la discussion de la proposition relative à la création d'un office de la radiodiffusion de l'Union française ne viendra qu'en cinquième rang.

Jeudi 23 mars 1950, à quinze heures, séance publique:

Voici quel serait l'ordre du jour de cette séance:

1. — Vote de la proposition de résolution de MM. Catrice et Corval et des membres du groupe M. R. P., tendant à inviter l'Assemblée nationale à soumettre à l'avis de l'Assemblée de l'Union française la proposition de loi n° 5940 portant organisation d'une agence coopérative française d'information et d'une agence de presse des territoires de l'Union française (n°s 280, année 1949 et 72, année 1950. — Mme Malroux, rapporteur). (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

2. — Suite de la discussion d'urgence de la proposition de MM. Paul Tétau, Alduy, Racine Mademba et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à ne prendre aucune mesure pour reconduire les dispositions des articles 10 et 11 de la loi du 28 février 1948, sur l'organisation de la marine marchande (n°s 45 et 77, année 1950. — M. Tétau, rapporteur.).

3. — Discussion d'urgence de la proposition de résolution de MM. Boisdon, Jacobson, René Moreux, Schmitt, Schock, Thémia et des membres du groupe du mouvement républicain populaire, tendant à recommander à l'Assemblée nationale d'affecter aux investissements destinés à l'exécution des plans de développement social et économique des Etats associés de l'Indochine, pour l'exercice budgétaire 1950, le montant global de 8 milliards inscrit dans le proje de loi de développement des dépenses d'investissement n° 8582 du 1er décembre 1949 et, par suite, de ne pas admettre l'abattement de 600 millions proposé dans la lettre rectificative n° 9208 du 8 février 1950 (n°s 69 et 78, année 1950. — M. Jacobson, rapporteur.).

4. — Discussion de la proposition de M. Bilavarn Khoun, tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi accordant à l'Etat associé du Laos un prêt pour la réalisation de son développement social et économique soit: *a*) un milliard sur les huit milliards prévus au projet de loi de finances n° 8582, correspondant au démarrage nécessaire en 1950; *b*) des crédits d'engagement de cinq milliards pour la première tranche de son plan décennal (n°s 59 et 74, année 1950. — M. Bilavarn Khoun, rapporteur.).

5. — Discussion de la proposition de M. Corval, Mme Lefaucheux, MM. Catrice, La Gravière et des membres du groupe M. R. P., tendant à créer un office de la radiodiffusion de l'Union française avec la collaboration de la radiodiffusion française et en accord avec les assemblées représentatives des territoires d'outre-mer ainsi qu'avec les Etats associés (n°s 188, année 1949, et 50, année 1950. — Mme Malroux, rapporteur; n° 48, année 1950, avis de la commission des relations extérieures. — M. Corval, rapporteur.).

6. — Discussion de la proposition de MM. Lechani, Bégarra, Belabed, Chekkal Daho, Piéri, Di Ould Zein et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à transformer les centres municipaux d'Algérie en communes rurales (n°s 498, année 1948, et 308, année 1949. — M. Lechani, rapporteur.).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures vingt.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée de l'Union française,
RENÉ HINGRE.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 16 mars 1950.*
(*Journal officiel* du 17 mars 1950.)

Page 562, 2e colonne, 12e ligne avant la fin:

Au lieu de: « Nous pensons que, dans une politique démocratique... »,

Lire: « Nous pensons que, sans une politique démocratique... ».

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 17 mars 1950.*
(*Journal officiel* du 18 mars 1950.)

Page 601, 2e colonne, 21e ligne:

Au lieu de: «... tel qu'ils fonctionnent en Algérie. »,

Lire: « ...tels qu'ils fonctionnent en Algérie. »

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 21 mars 1950.

SCRUTIN (N° 61)

Sur l'opportunité de la discussion d'urgence de la proposition de résolution (n° 69, année 1950) relative aux crédits pour l'exécution des plans de développement social et économique des Etats associés de l'Indochine.

Nombre des votants	168
Majorité absolue	85
Pour l'adoption	137
Contre	31

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abdesselam.
Ahmed Kotoko (Alifah).
Alduy.
André (Max).
Antonini.
Aubert.
Begarra.
Belabed.
Bichon (Lieutenant-Colonel).
Bidet.
Bilavarn Khoun.
Blachette.
Bocher.
Boisdon.
Boluix-Basset.
Borrey.
Bouda (François).
Boukheloua.
Bour (Alfred).
Bourgarel.
Boussenot.
Boutbien.
Bui The Phuc.
Bu U Kinh.
Mme Caffot.
Camprasse.
Catrice (Paul).
Cazelles.
Charnay.
Chekkal Daho.
Chevance-Bertin (Général).
Chiaffarani.
Conombo (Joseph).
Coquart.
Cortinchi (Guidicello).
Corval.
Costes.
Coubèche (Saïd-Ali).
Coulon.
Daber (Jules).
Dadet.
Pelmas (Général).
Detraves (Guillaume).
Diop Babakar.
Do Ha U Thinh.
Dorange (Michel).
Dumas.
Ebédé.
Esnault (Yvon).
Estèbe.
Foccart.
Gaignard.
Gaudart.
Gentet
Georget.
Gervain.
Giard.
Griaule.
Gueye Momar Djim.
Guyard.
Hazoumé.
Ibrahim (Babikir).
Jousselin.
Julien (Charles-André)
Junillon (Lucien).
Kemajou.
Laforest.
La Gravière.
Lapart.
Laurent-Eynac.
Laurin.
La Vasselais (de).
Mlle Le Ber.
Le Brun Kéris.
Lechani.
Mme Lefaucheux.
Le Guénédal.
Lévy.
Lhuillier.
Mademba Racine.
Mme Malroux.
Meyer.
Michard-Pellissier.
Monnet.
Mme Emilienne Moreau.
Morel.
Moreux (René).
Motais de Narbonne (Léon).
Naroun.
Nguyen Huy Lai.
Nguyen Van Ty.
Nguyen Huu Thuan.
Oudard.
Ouedraogo (Bougouraoua).
Peretti (de).
Perier.
Pham Van Binh.
Pialoux.
Piéri.
Polycarpe.
Randretsa Rasafy.
Raphaël-Leygues.
Reverbori.
Riond (Georges).
Rosenfeld.
Rosfelder.
Roulleaux-Dugage.
Saidou Djermakoye (Issoufou).
Sar Diawar.
Sarraut (Albert).
Sarraut (Omer).
Savary.
Savi de Tové (Jonathan).
Scelles.
Schleiter (Gabriel).
Schmitt.
Schock.
Serot.
Simon (Paul).
Sousatte.
Souvannavong (Ourot).
Souvannavong (Phen).
Sylvestre.

Tétau.
Thémia.
Thomas (Jean-Marie).
Ton That Can.
Touré.
Tran Van Kha.
Tran Thien Vang.
Vendenboomgaërde.
Mme Marianne Verger Vignes.
Viniger.
Vivier.
Ya Doumbia.
Zinsou.

Ont voté contre :

MM.
Alard.
Mlle Allemandi.
Arnault.
Mlle Autissier.
Barbé.
Mme Bertrand.
Bizot.
Boiteau.
Boysson (Guy de).
Carroué.
Chassiot.
Comiti.
Curabet.
Donnat.
Egrétaud.
Feix.
Georges (Daniel).
Lachenal.
Mlle Lafon.
Lautissier.
Lombardo.
Lozeray.
Mignot.
Mitterrand.
Moullec (Contre-Amiral).
Odru.
Piot.
Plagne (Général).
Thévenin.
Tubert (Général).
Vanier.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Arboussier (d').
Boubou (Hama).
Boumendjel.
Charlier.
Coulibaly (Mamadou)
Dárlan.
Delmas (Louis).
Diarra Tiemoko.
Ha Van Lan.
Jacobson.
Juge.
Léon.
Longuet.
Nignan.
Ramanpy.
Sim Var
Sok Chhong.
Thonn Ouk.
Tran Van Tuyen.
Voc A.
Mme la princesse Pingpeang Yukanthor.

Excusés ou absents par congé :

MM. Montrat, Pann Yung et Soppo Priso.

N'a pas pris part au vote :

M. Jacques Fourcade, président de l'Assemblée de l'Union française, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants	169
Majorité absolue	85
Pour l'adoption	138
Contre	31

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.